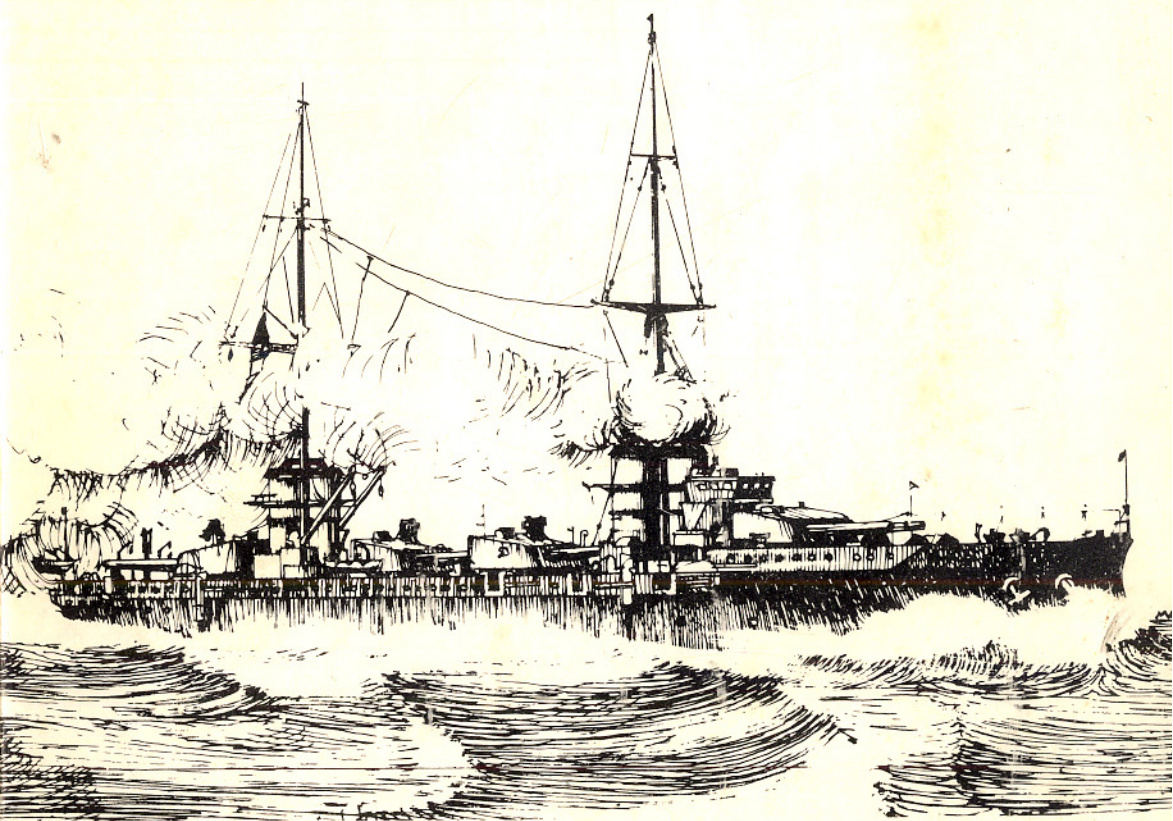


UFFICIO STORICO DELLA MARINA MILITARE

MARIANO GABRIELE

GIULIANO FRIZ

# **LA POLITICA NAVALE ITALIANA DAL 1885 AL 1915**



ROMA 1982





UFFICIO STORICO DELLA MARINA MILITARE

MARIANO GABRIELE

GIULIANO FRIZ

**LA POLITICA NAVALE ITALIANA  
DAL 1885 AL 1915**

ROMA 1982

*Copyright 1982 by Ufficio Storico della Marina Militare*

## P R E M E S S A





## P R E M E S S A

*Nel dare alle stampe questo nostro elaborato, è doveroso esprimere un ringraziamento sentito ai direttori ed ai collaboratori dell'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare di Roma, del Public Record Office di Londra (Kew Gardens) e dei Services Historiques de la Marine di Parigi (Château de Vincennes - Pavillon de la Reine). La loro intelligente assistenza ha accorciato i tempi della ricerca ed ha certamente contribuito a renderla più valida.*

*Un non meno sentito ringraziamento va al Consiglio Nazionale delle Ricerche, il quale ha finanziato parzialmente l'indagine storica con il contributo n. 78.000552.08, concesso dal Comitato per le scienze storiche, filosofiche e filologiche.*

M.G. e G.F.





## CAPITOLO I

## PROBLEMI DI UN'ALLEANZA

1. Nella Triplice, contro la Francia. — 2. Da Erode a Pilato. — 3. Le ragioni degli altri. — 4. ... e quelle degli Italiani. — 5. Strategia d'attacco della marina francese. — 6. Le ferrovie liguri nel mirino.

1. — Come noto, il principale problema militare del paese, durante gli anni della Triplice, fu quello della difesa delle coste. Uno scenario allarmante si presentò per decenni a coloro che dovevano provvedere a tenere lontana la minaccia nemica, che veniva valutata come reale e concreta, e condizionò in buona parte la politica estera e la politica militare italiane.

Nella Triplice, contro la Francia, il recente stato unitario italiano non si trovava dinanzi a prospettive rosee. La filosofia di fondo degli alleati, sul piano militare consisteva nell'attribuire importanza determinante al fronte terrestre che, in caso di conflitto, avrebbe opposto ancora una volta, nelle regioni renane, le truppe tedesche a quelle francesi. Una vittoria tedesca, data per scontata, avrebbe avuto come effetto, al tavolo della pace, la ricostituzione dell'alleato meridionale di Berlino, l'Italia, che - nella prevalente opinione militare germanica - non avrebbe potuto resistere all'attacco francese e sarebbe andata in pezzi.

È evidente che una prospettiva di questo tipo non poteva soddisfare il governo di Roma. Eppure, pareva che ci si dovesse adattare come davanti ad un evento ineluttabile, dal momento che la superiorità della flotta francese su quella italiana sembrava indicare una strada obbligata allo svolgimento di un conflitto nel bacino occidentale del Mediterraneo e sulle coste italiane del Tirreno. Lo schema, ripetuto un poco da tutte le parti, anche se talvolta con opposte motivazioni, appariva costante: una battaglia navale di distruzione, dalla quale la flotta italiana sarebbe uscita con le più gravi perdite, sarebbe stata imposta dalla marina francese alle prime battute del conflitto, o ricercando ed obbligando al combattimento la squadra italiana o costringendola ad intervenire in difesa di qualche grande città marittima attaccata (Genova, Napoli, Livorno). Perduta la capacità di difesa marittima, l'Italia non avrebbe potuto opporsi allo sbarco in forze di truppe francesi, sulla riviera ligure, o in Toscana, o addirittura nelle vicinanze della capitale. Nel primo caso, le forze terrestri italiane schierate in difesa della frontiera alpina avrebbero potuto essere prese di rovescio; nel secondo caso la stessa penisola avrebbe potuto trovarsi tagliata in due, con la caduta di Firenze; nel terzo caso addirittura Roma sarebbe stata l'obiettivo immediato del corpo d'invasione.

A queste minacce principali - che avrebbero potuto portare alla dissoluzione delle capacità di resistenza organizzata su scala nazionale - se ne affiancavano numerose altre minori, ma non per ciò più accettabili: la distruzione delle linee di comunicazione ferroviarie, che, nella conformazione geografica italiana, avrebbe potuto compromettere la mobilitazione e la concentrazione degli uomini nelle zone previste del nord, appariva possibile lungo le coste sguarnite del paese. Le isole, inoltre, dalle maggiori alle minori, risultavano difficilmente difendibili, sia per l'enorme estensione del fronte marittimo italiano, sia perchè l'iniziativa delle operazioni - e quindi il vantaggio della sorpresa e della concentrazione delle forze navali sul punto prescelto - veniva unanimemente attribuita alla marina francese.

Non si può, naturalmente, dare una risposta esauriente circa la veridicità di queste previsioni e di questi apprezzamenti, ma resta il fatto che si trattava di previsioni ed apprezzamenti molto diffusi, cui si collegavano, a mutuo conforto, giudizi e pregiudizi significativi. I Francesi ostentavano notevole ottimismo e, come poi vedremo, si preoccupavano quasi esclusivamente della conduzione di una strategia d'attacco <sup>(1)</sup>. Gli Inglesi, a livello tecnico, non davano un giudizio positivo circa l'efficienza della marina italiana, che non aveva alle spalle tradizioni recenti di vittorie e che era costituita, a loro giudizio, da unità troppo eterogenee e mediamente troppo poco protette <sup>(2)</sup>. I Tedeschi, pur senza azzardare ancora troppi suggerimenti di natura navale salvo quello generico dell'offensiva, mostravano chiaramente di ritenere debole tutto il complesso militare italiano e tendevano a sottolineare, a mo' di conforto per le pronosticate sventure dell'alleato, il carattere decisivo che assumeva in tale situazione una nuova marcia

---

(1) Vedi M. GABRIELE, *Le Convenzioni navali della Triplice*, Roma 1969, pp. 9-21 e appendice I°, pp. 415-19. Si può ricordare, in proposito, anche il rapporto del CV Mirabello, addetto navale italiano a Parigi, al ministro della Marina, da Parigi il 26 febbraio 1887, in cui l'ufficiale riferiva di un suo non gradevole colloquio col ministro francese della Marina, ammiraglio Aube: "Tutte queste sue considerazioni di offesa contro un nemico taciuto, ma facile a comprendersi, mi spinsero a chiedergli se egli trovasse umanitario e logico aggiungere agli orrori della guerra l'attacco di città e di centri di popolazioni indifese sparse lungo le coste avversarie. Rispose che nessuna considerazione varrebbe a smuoverlo dal portare la distruzione ovunque, non solo, ma che s'egli comandando la squadra ricevesse dal suo governo ordini in contrario, prenderebbe sulla sua responsabilità di disobbedire", AMR, 122, 2.

(2) Vedi il rapporto da Londra dell'addetto navale italiano, CV CANDIANI, al ministro della Marina del 1° aprile 1888, in AMR, 126, 3. Vedi anche A. J. MARDER, *The Anatomy of British Sea Power. A History of British Naval Policy in the Pre-Dreadnought Era, 1880-1905*, New York 1940, pp. 141-42.

germanica su Parigi (3). Gli Austriaci, che si trovavano nella curiosa situazione di coloro che avrebbero dovuto impegnarsi più di tutti in favore del socio mediterraneo ma che desideravano farlo meno di tutti, non mostravano alcuna seria disponibilità a fornire all'Italia quell'aiuto navale che proprio a loro - gli alleati più tiepidi - veniva richiesto, a causa della loro contiguità marittima (4).

Nè si potevano dare tutti i torti al governo di Vienna. L'Italia aveva costruito la propria unità ed identità nazionale contro gli Austriaci, durante il Risorgimento. Una parte notevole dei problemi austriaci erano derivati dalla costante ostilità italiana. Ed ora, in Adriatico e nei Balcani occidentali, il governo di Roma si proponeva come concorrente diretto alle aspirazioni austriache di espansione verso il sud. Si trattava di un concorrente scomodo ed esigente, sempre pronto a giocare la carta dell'irredentismo per ottenere compensi, dal punto di vista di Vienna, assolutamente ingiustificati. Dieci anni prima il conte Andrassy, ministro degli Esteri dell'Austria-Ungheria, aveva chiarito con durezza, all'ambasciatore d'Italia

---

(3) Era opinione di Bismarck, all'inizio delle trattative per la Triplice che "ogni accordo con l'Italia, qualunque possa esserne la redazione, debba in sostanza risolversi in un negozio unilaterale a vantaggio dell'Italia, tanto più che il carattere inquieto e presuntuoso della politica italiana potrebbe facilmente coinvolgere gli amici dell'Italia in complicazioni": cfr G. VOLPE, *L'Italia nella Triplice alleanza (1882-1915)*, 2ª ediz., Milano 1941, p. 42. Ma quando fece queste affermazioni era già disponibile ad una trattativa: nel luglio 1881, invece, riteneva il "Mediterraneo sfera di espansione naturale del popolo francese", come riporta L. SALVATORELLI, *La Triplice alleanza. Storia diplomatica 1877-1912*, Milano 1939, p. 56. Del resto, il punto di vista degli alleati dell'Italia, ancora nel 1893, sono assai chiaramente esposti dalle dichiarazioni seguenti, che il 17 luglio il comandante della Marina austro-ungarica, ammiraglio Sterneck, ebbe a fare all'addetto navale italiano, CV Volpe: "Nella grande guerra continentale, dal lato della Triplice, i disastri militari o navali per lo Stato n. 3 - per quanto gravi alle popolazioni del giovane regno - non potevano costituire che una fase del tutto passeggera e, per i due Imperi alleati, di minima importanza. Distrutta la flotta italiana dalla francese fin ne' primi scontri; supposta l'Italia invasa, in una volta, dal mare e dalle Alpi; considerato l'esercito italiano sconfitto, sullo stesso suolo nazionale, in due o tre battaglie campali; ed ammessa pure, come conseguenza naturale, una rivolta o la guerra civile nel Mezzogiorno d'Italia, la marcia in avanti degli eserciti tedeschi su Parigi... doveva rendere forzatamente inevitabile lo sgombero affrettato del suolo italiano da parte delle armi francesi, le quali, sebbene facilmente vincitrici in Italia, erano, quasi nel contempo, percorse da perentorie ed immmani disfatte all'ovest dei Vosgi", CV VOLPE, *Memorie* (manoscritto), quaderno XVII, p. 18, in AMR, 142, 1.

(4) Anche al primo rinnovo della Triplice, nel 1887, l'accordo italo-austriaco era più restrittivo di quello italo-tedesco e neppure nominava il Mediterraneo, cfr A.F. PRIBRAM, *Les traités politiques secrets de l'Autriche-Hongrie 1879-1914*, Parigi 1923, pp. 59-65. Cfr poi, per l'atteggiamento negativo di Vienna ad impegnarsi sul mare oltre la linea Ancona-Pola, per le critiche ad uomini e cose della Marina italiana, ecc., GABRIELE, *Le Convenzioni navali della Triplice*, cit., pp. 136-39.



di Robilant, il punto di vista della duplice Monarchia in tema di compensi: "... ove, per una ragione qualunque, venisse a verificarsi il caso... che avessimo ad acquistare qualche territorio nuovo, non perciò ci rassegnammo a cedervi una parcella qualunque del territorio situato al di qua della comune frontiera stabilita dal Trattato con Voi stipulato. Neppure un villaggio cederemmo ed ove ci vedessimo minacciati di un'aggressione non l'aspetteremmo" (5). Su questo punto di vista il governo austriaco sarebbe rimasto sempre fermo. Del resto, sappiamo bene che l'alleanza, sollecitata dagli Italiani, era stata conclusa dopo difficili trattative, che avevano comportato, da un lato, l'accettazione del fatto compiuto in Tunisia e, dall'altro, l'attenuazione dell'ostilità all'avanzata austriaca nei Balcani (6).

In simili circostanze, il ricorso agli alleati per puntellare una sfavorevole situazione navale non appariva direttamente praticabile per il governo di Roma. Durante la prima fase della Triplice, gli alleati dell'Italia non avevano nè la forza, nè la volontà necessarie per sostenere efficacemente sul mare l'associato meridionale, i cui problemi difensivi, considerati insolubili, non avrebbero dovuto condizionare la politica militare dell'alleanza. Tanto più che questa era stata in certo modo subita, e non ricercata, dagli imperi centrali (7).

Il primo rinnovo della Triplice nel 1887 migliorò, come noto, la situazione italiana, sia nell'alleanza, sia in generale nel Mediterraneo. Alcuni interessi mediterranei italiani venivano riconosciuti dagli alleati: vi era un impegno austro-ungarico per lo *status quo* nei Balcani, in Adriatico e in Egeo, accompagnato dall'idea di compensi reciproci se fosse stato impossibile mantenerlo (8); e vi era un impegno germanico a sostenere l'Italia con le

---

(5) Il colloquio aveva avuto luogo il 16 ottobre 1876. Il rapporto di Robilant al ministro degli Esteri, Melegari, è del giorno successivo. L'ambasciatore concludeva che ogni ulteriore discussione per compensi in porzioni di territorio di lingua italiana avrebbe condotto "senz'altro ad una quasi immediata rottura delle relazioni", e che, ove si fosse consentito a bande di volontari di tentare un'invasione di territori austriaci o si fosse cercato di sostenere in altro modo le aspirazioni italiane, "ciò sarebbe senz'altro considerato come un *casus belli*, 'et du moment où l'Italie montrerait d'être décidée à altérer à son profit la frontière actuelle avec l'Autriche, nous nous mettrions en mesure de la modifier au nôtre': queste sono le sue testuali parole", in AER, *Gabinetto, Documenti confidenziali relativi alla questione di Bosnia ed Erzegovina (17 ottobre 1876-27 ottobre 1878)*, Serie politica, n. 550. Vedi anche GABRIELE, *Sulla possibilità di una espansione strategica italiana nel basso Adriatico e nello Ionio durante la crisi d'Oriente del 1875-1878*, in "Storia e Politica", IV, II (aprile-giugno 1965), pp. 428-56.

(6) Gli Austriaci pensavano addirittura, all'inizio, ad una rinuncia italiana ad interessarsi dei Balcani, vedi W.L. LANGER, *L'Europa in pace (1871-1890)*, Firenze 1955, I, pp. 565-66.

(7) Vedi SALVATORELLI, cit., pp. 45-72.

(8) Ma non si diceva nè dove nè come. Certo, secondo Vienna, nè a Trento, nè a Trieste, nè in Adriatico; se mai a Tripoli. Cfr anche la precedente nota (5).

armi se la Francia avesse tentato di impadronirsi di Tripoli o del Marocco senza consentire ad un'azione compensatrice italiana su Tripoli (9).

Ma l'aspetto più interessante degli accordi del 1887 riguardava l'ingresso dell'Italia in un sistema complesso di accordi sul Mediterraneo, che collegarono Roma con Londra, con Madrid e con Bucarest. Gli Inglesi avevano il problema di fronteggiare la Francia nel bacino occidentale del Mediterraneo e la Russia in quello orientale, contenendone la spinta al di là degli Stretti. In tale quadro, una cooperazione anglo-italiana contro una eventuale spinta espansiva della Francia era ipotizzabile, ma pur sempre, dal punto di vista britannico, in termini elastici e non troppo impegnativi: non certo, malgrado i ripetuti tentativi italiani, in termini di garanzia militare per la difesa delle coste di un'altra potenza (10). Nè gli accordi con Madrid potevano supplire - anche se avessero contenuto clausole militari navali, e non ve n'erano - alla mancanza di certezza nella disponibilità della *Mediterranean Fleet*, perchè anche la Spagna aveva lunghi litorali esposti ad attacchi avversari e non aveva per coprirli una flotta potente e libera da altri impegni (11). Meno che mai poi l'accessione italiana all'alleanza austro-romena del 1883, avvenuta il 15 maggio 1888, poteva dare sollievo all'ossessionante problema della difesa delle coste (12).

Intanto, le manovre navali continuavano a dare risultati preoccupanti, se non addirittura allarmanti. Nel 1883 esse avevano dimostrato che era possibile, per una forza d'attacco, prendere terra abbastanza agevolmente sulle coste napoletane; nel 1885 si era tentato di porre un obiettivo offensivo alle manovre, lanciando la flotta al di là delle Bocche di Bonifacio, nell'idea che una minaccia sulla congiungente Algeri-Marsiglia valesse a trattenere lontano dal litorale tirrenico l'avversario, ma i risultati dovevano

(9) Il *casus foederis* non copriva però una iniziativa italiana su Tripoli.

(10) "... questo paese non può promettere il proprio aiuto ad un altro paese fino a che non conosca quale sia il *casus belli*": Salisbury alla regina Vittoria, 5 febbraio 1887, cfr VOLPE, cit., pp. 88-9.

(11) Considerando che gli impegni navali della Spagna riguardavano colonie oltre oceano e, nella madrepatria, i litorali atlantico e mediterraneo, si sarebbe aggiunta debolezza a debolezza. Del resto anche nel decennio successivo, stando alle valutazioni dell'addetto militare tedesco a Madrid, Von Funke, le forze armate della Spagna, terrestri e marittime, erano "*quantité négligeable*", cfr F. CURATO, *La questione marocchina e gli accordi italo-spagnoli del 1887 e 1891*, Milano 1964, II, p. 525.

(12) Il testo dell'accordo in PRIBRAM, cit., pp. 45-7. Esso mirava a sbarrare la strada ai Russi verso il Mediterraneo ed i Balcani: come tale, interessava soprattutto agli Inglesi ed agli Austriaci.

aver lasciato alquanto perplessi i comandi, se nel 1887 le manovre furono indirizzate su una tematica d'attacco alle coste della Toscana, ed evidenziarono, al di là di ogni ragionevole dubbio che lo sbarco sarebbe riuscito perfettamente (13). Aggiungasi poi che tutto ciò avveniva mentre su pubblicazioni politico-militari francesi si discuteva pubblicamente dove convenisse effettuare, in caso di conflitto con l'Italia, il previsto sbarco e come tale sbarco potesse o dovesse essere preceduto da una decisiva vittoria navale sulla marina italiana (14).

2. — Questo contribuisce a spiegare perchè si insistesse con tanto impegno, da parte del governo di Roma, nei confronti di quello di Londra per ottenere un impegno che garantisse la collaborazione della marina britannica. Ma più le insistenze italiane si facevano pressanti, più la posizione ufficiale britannica diventava elastica e sfuggente. Il massimo che si ottenne fu la dichiarazione di Salisbury all'ambasciatore di Francia a Londra, l'11 novembre 1889; "... noi abbiamo una politica ben nota e spesso affermata, quella del mantenimento della pace in Europa e dello *status quo* in Mediterraneo. Noi siamo con quelli che difendono la stessa politica ed i cui interessi sono simili ai nostri (15)".

Peraltro, gli Italiani non trascuravano alcuna occasione per ricercare l'aiuto degli alleati. Nell'intento di rafforzare la solidarietà militare in seno alla Triplice, fu stipulato, dopo l'incontro di Friedrichsruhe tra Bismarck e Crispi, un'apposita convenzione. Firmata a Berlino il 28 gennaio 1888, essa prevedeva che in caso di guerra con la Francia e la Russia, l'esercito italiano doveva attaccare la Francia sul fronte alpino ed inviare sul fronte renano, per combattervi alle dipendenze del comandante in capo delle forze germaniche, sei corpi d'armata e tre divisioni di cavalleria (16). Particolare significativo: il trasporto delle forze italiane in Germania, in base ai successivi accordi logistici, avrebbe dovuto aver luogo per ferrovia attraverso l'Austria e il costo del trasporto sarebbe stato a carico - totale

---

(13) *Relazione sulle manovre navali del 1887* del capo di S.M. della Marina, Saint Bon, al ministro della Marina, in AMR, 125, 2.

(14) Per una serie di notizie, articoli e dibattiti in proposito, vedi *Rivista Marittima*, annate 1883, 1884, 1885, *passim*.

(15) DDF, serie I, VII, doc. 504, riportato anche dal VOLPE, cit., p. 118.

(16) Ridotti poi a cinque corpi d'armata e due divisioni di cavalleria, cfr M. MAZZETTI, *L'Italia e le convenzioni militari segrete della Triplice alleanza*, in "Storia contemporanea", 1970, n. 2, pp. 395-419.



o quasi - del governo di Roma (17). Il quale tentò di approfittare delle trattative relative alla convenzione militare, con la quale si impegnava a fornire un aiuto considerevole agli alleati (18), per ottenere un sostegno navale. Crispien parlò il 4 gennaio all'ambasciatore austriaco, che ne informò qualche giorno dopo il proprio ministro degli Esteri: "Quello che più si desidera e di cui più si ha bisogno, è la nostra flotta..." (19). Ma anche questa apertura era destinata all'insuccesso.

Il costante suggerimento di Bismarck e degli statisti austriaci era che l'Italia ricorresse alla marina inglese per garantire la propria sicurezza, minacciata dal mare (20). Ma nel dicembre dello stesso anno l'ambasciatore britannico a Roma dichiarava apertamente al ministro della Marina, Benedetto Brin che "l'Italia faceva meglio a non contare sull'assistenza dell'Inghilterra per la difesa delle sue coste" (21).

L'anno successivo, la sceneggiata si ripeté, sul medesimo canovaccio. Agli approcci italiani di luglio, in cui si sottolineava il massimo interesse di Roma ad una collaborazione navale tra le marine della Triplice, la risposta dell'Ammiragliato berlinese era: "Sarebbe anzitutto nell'interesse dell'Italia pervenire ad un'intesa con l'Inghilterra" (22). Nè miglior esito avrebbero avuto i successivi colloqui con gli Austriaci in agosto, che si concludevano con un nuovo richiamo alla flotta britannica e con l'affermazione, confortata da Bismarck, che in caso di guerra la flotta inglese avrebbe combattuto al fianco della Triplice (23). Ma era ormai chiaro che la marina britannica si

(17) *Ibidem*, doc. 2 in appendice. Vi erano due possibili riserve: da parte italiana, se i Francesi avessero attaccato dalle Alpi con almeno 12 corpi d'armata; da parte austriaca, se la guerra fosse stata limitata a Germania ed Italia contro Francia: in tal caso Vienna poteva restare neutrale e negare il passaggio. Vedi *Die grosse Politik der europäischen Kabinette 1871-1914*, Berlino 1922-1927, VI, doc. 307, 1311, 1312, 1313, 1315, 1317.

(18) Il rafforzamento della massa d'urto triplicista sul fronte franco-tedesco, ottenuto col trasferimento di forze italiane, avrebbe consentito un più efficace sostegno germanico all'Austria-Ungheria sul fronte russo.

(19) L'ambasciatore austriaco a Roma, Bruck, al ministro degli Esteri Kalnoky, 9 gennaio 1888, n. 3 AB segreto, SAW, *Polit. Arch.*, r. 469.

(20) Cfr GABRIELE, *Le Convenzioni, ecc.*, cit., pp. 38-43.

(21) MARDER, cit., p. 143. Del resto, nel febbraio 1888 l'addetto navale inglese a Roma, convinto che le coste italiane fossero irrimediabilmente scoperte, temporeggiava per non prendere posizione e si giustificava affermando di aspettare istruzioni: Bruck a Kalnoky, Roma, 10 febbraio 1888, SAW, *Polit. Arch.*, XI, 99.

(22) Così l'ambasciatore d'Italia a Berlino, de Launay, il 30 luglio 1889: vedi "Promemoria confidenziale" allegato alla lettera del ministro degli Esteri di Rudini agli ambasciatori a Berlino ed a Vienna del 14 luglio 1891, AMR, 139, 1.

(23) Vedi de Launay a Crispien, Berlino 15 agosto 1889, AER, *Germania - Rapporti politici*, A. 389. Anche A.J. MAY, *La monarchia asburgica*, Bologna 1973, p. 414, sottolinea che quando Crispien chiese, nel 1889, l'appoggio navale dell'Austria, a Vienna non si ritenne di incoraggiare le ambizioni italiane in Mediterraneo, e Bismarck raccomandò "piuttosto all'Italia di consolidare la sua intesa mediterranea con l'Inghilterra".

sarebbe battuta solo in difesa degli interessi inglesi e in funzione di essi, non della copertura marittima di un'altra potenza, anche se questa avesse avuto interessi coincidenti. Del resto, ogni volta che se ne trattava in Parlamento, la risposta del governo britannico a coloro che chiedevano informazioni sull'argomento, consisteva in una costante conferma che Londra si considerava impegnata a... non impegnarsi (24).

Vennero gli anni '90. Da molto tempo, ormai, la questione della difesa marittima italiana si trascinava senza soluzione. I rapporti con la Francia continuavano ad essere caratterizzati dalla reciproca diffidenza: in tale atmosfera germogliavano improvvise paure, come quella di Crispi per un attacco alla Sicilia sul finire del 1890 (25), e avventurose speculazioni militari, come l'idea, nata nei circoli dell'esercito, di preparare un'operazione offensiva anfibia in grande stile contro il litorale della Provenza, bocciata dalla Marina (26).

Caduto Crispi, il di Rudini, che gli successe nel febbraio 1891, procedette alla stipula del terzo trattato della Triplice il 6 maggio successivo. Con esso, l'Italia otteneva un impegno più puntuale dalla Germania per il caso che fosse stata costretta ad azioni in Tripolitania ed in Cirenaica allo scopo di ristabilire un equilibrio che fosse stato rotto, nel Mediterraneo, da altra potenza. La situazione di fondo, comunque, non cambiava gran che, visto che le aspirazioni nordafricane di Roma avrebbero trovato copertura - se pure - solamente come risposta ad iniziative altrui. L'Italia era quindi distante come prima da Tripoli e, per quel che riguardava i suoi alleati, non avrebbe trovato certamente incitamento o sostegno in loro per acquisirla.

A metà luglio, il di Rudini ritenne venuto il momento per riprendere con gli alleati il tema della cooperazione navale, così importante per l'Italia. Nacque così la lunga missione del CV R. Volpe, inviato in qualità di addetto navale a Berlino ed a Vienna. Le trattative con la Germania si chiusero negativamente nell'autunno dello stesso anno 1891; quelle con l'Austria-Ungheria si conclusero egualmente con uno scacco completo, dopo una tormentata successione di contatti, nel luglio 1893: nel corso degli incontri non erano mancati i momenti difficili da superare ed i bocconi amari da ingoiare per il rappresentante italiano, nelle due capitali degli imperi alleati (27).

---

(24) Catalani a Crispi, da Londra, 23 febbraio 1888, AER, serie A, pacco 1638. L'incaricato d'affari riferiva sulla risposta data dal vice-segretario di stato, Ferguson, al deputato Labouchère.

(25) F. CRISPI, *Questioni internazionali*, Milano 1913, pp. 71-92. Per una puntuale analisi, anche in relazione a quanto esposto fin qui, vedi R. MORI, *La politica estera di Francesco Crispi*, Roma 1974, pp. 83-177.

(26) Vedi le carte relative in GABRIELE, *Le Convenzioni, ecc.*, cit., appendice III, pp. 435-44.

(27) Cfr *ibidem*, pp. 83-143.

Nel frattempo, la posizione francese si era rafforzata sul piano politico e militare, grazie all'intesa con la Russia, stipulata nell'agosto 1891 e la successiva convenzione militare franco-russa del 18 agosto 1892. Riflessi della nuova situazione si ebbero anche nel Mediterraneo, dove nuove preoccupazioni venivano a turbare le potenze interessate. Di queste, la Gran Bretagna si acconciò a studiare un collegamento alternativo, attraverso la rotta del Capo di Buona Speranza, per assicurare in ogni caso i collegamenti tra la madrepatria e l'India nel caso che l'uso della rotta di Suez diventasse troppo rischioso; l'Austria-Ungheria incominciava ad esaminare proposte di serio potenziamento della propria marina; l'Italia restava nella difficile situazione preesistente, senza che una soluzione fosse stata trovata per la vecchia questione della vulnerabilità delle sue coste. La collaborazione tra le marine della Triplice era sempre insufficiente, nè un nuovo tentativo italiano diretto, questa volta, alla sola marina austro-ungarica, ebbe, verso la fine del 1894, sorte migliore dei precedenti, benchè Roma si fosse risolta ad offrire agli alleati "il porto di Taranto con tutte le sue risorse" (28); si stimava insufficiente la flotta imperial regia per impegnarla come chiedevano gli Italiani (29).

La Germania aveva assunto, poi, un atteggiamento di tale disimpegno dal Mediterraneo che lo stesso Primo ministro inglese se ne preoccupò e Kalnoky dovette rassicurarlo, provvedendo ad informare Rosebery che la Germania si disinteressava alla costa africana ed agli Stretti, non anche "alla protezione dell'Italia contro minacce ed attacchi francesi", dal momento che vigeva nella Triplice il principio della solidarietà, per cui il ministro degli Esteri austro-ungarico riteneva di poter affermare che "in caso di invasione francese l'Italia potrà fare assegnamento non solamente sull'aiuto dell'Inghilterra, qualunque sia il motivo che l'abbia causata, tranne ben inteso la provocazione diretta" (30). È curioso come ciascuno degli interlocutori dell'Italia tendesse a chiamare costantemente altri ad occuparsi per primi, se non da soli, della difesa marittima della penisola.

Un'estrema conferma si ebbe l'anno successivo, quando Crispi, in occasione delle stragi armene, inviò due corazzate, due incrociatori e un esploratore al comando dell'ammiraglio Accinni, nel Levante con l'ordine

---

(28) Vedi il rapporto del capo della sezione marina del ministero della Guerra di Vienna, del 2 novembre 1894, al ministro degli Esteri, Kalnoky, in SAW, *Polit. Archiv.*, 466, XX, che si fondava, a sua volta, su un rapporto da Roma, del 17 ottobre precedente, dell'addetto navale Soltyk.

(29) *Ibidem*.

(30) Kalnoky a Deym, ambasciatore austriaco a Londra, 17 dicembre 1894, SAW, *Polit. Archiv.*, 470, XXVIII/C.

di "conformarsi alle istruzioni" dell'ammiraglio Seymour, che comandava la flotta inglese del Mediterraneo dislocata nel bacino orientale per fronteggiare la crisi; in tale occasione Crispi offrì anche truppe per attaccare i forti degli Stretti, ove si fosse ritenuto di tentare un colpo di mano per terra e per mare (31). Ma il rischio non gradito di un "compagno di strada" in posizione precaria - come l'Italia - che avrebbe potuto pretendere in cambio dei servizi offerti un impegno più preciso in ordine alla propria difesa, fece largamente premio nel governo di Londra sulle considerazioni immediate, e l'Inghilterra si accinse ad impostare un cambiamento di portata storica nella propria politica militare in Mediterraneo, secondo i suggerimenti dell'Ammiragliato, piuttosto che accettare una collaborazione operativa con l'Italia e compromettersi in qualche modo con questo paese (32).

Per tre lustri (33) i governi italiani avevano tentato in tutti i modi di acquisire appoggi esterni per la propria politica militare in relazione al problema più grave che riguardava la difesa dello Stato. E per tutti quegli anni, Roma era stata rinviata costantemente da Erode a Pilato per trovare il sostegno richiesto.

Da un lato, la Gran Bretagna, anche se in più occasioni aveva riconosciuto che i propri interessi potevano coincidere con quelli italiani nel Mediterraneo, anche se varie volte si era trovata di fronte nella gara coloniale e nelle contese economiche lo stesso avversario che l'Italia mostrava di temere, non aveva voluto sbilanciarsi mai in un accordo esplicito che contemplasse una collaborazione navale a difesa delle coste italiane. Dall'altro, gli alleati triplicisti di Roma non avevano voluto mai ascoltare gli appelli del socio mediterraneo per una cooperazione navale, sia pure nei limiti che le oggettive possibilità consentivano. Certo, due potenze continentali, con vocazioni e problemi militari essenzialmente terrestri, non erano le più indicate per capire una tematica prevalentemente marittima e per impegnarsi; tuttavia anche l'apporto non decisivo che avrebbe potuto essere concesso non lo fu, specialmente da parte dell'Austria-Ungheria.

---

(31) Vedi E. SERRA, *Francesco Crispi e la questione orientale*, in "Il Messaggero", 10 maggio 1966; ID, *La questione tunisina da Crispi a Rudinì*, Milano 1967, pp. 252-53.

(32) E. SERRA, *L'Italia e la "grande svolta" della politica inglese nel Mediterraneo (1895-1896)*, in "Rivista di studi politici internazionali", XXXIII, 3.

(33) Szögyény, ambasciatore austriaco a Berlino, a Goluchowski, ministro degli Esteri, 1° aprile 1896, SAW, *Polit. Archiv.*, 470, XXVIII/D, relativamente alla richiesta italiana di accompagnare con una dichiarazione il rinnovo dell'alleanza, intesa ad esplicitare, come nel 1882, che essa non era diretta contro l'Inghilterra.

3. — Questo paese, in realtà, aveva un rapporto caratterizzato da molte riserve nei confronti dell'alleato italiano: dai vecchi conti del Risorgimento che nei circoli militari di Vienna non erano considerati come chiusi definitivamente - specie alla luce dei ricordi del '66 che richiamavano alla memoria un'Austria vincitrice per terra e per mare sull'Italia, ma soccombente per motivi del tutto diversi al tavolo della pace - e che in varie occasioni si sarebbe proposto di riaprire, fino alle nuove vertenze che ad ogni passo dell'Austria-Ungheria nei Balcani rischiavano di aprirsi. La spinta verso il sud portava a sempre nuove frizioni in Adriatico con lo strano alleato italiano, così attento ad ogni nuova mossa austriaca e così pronto a reclamare indennizzi, con la riserva mentale - come si è detto - di ottenerli da Vienna proprio là dove non era possibile, nel territorio nazionale della duplice Monarchia, dove gli irredentisti - repressi e contenuti in omaggio all'alleanza, ma mai definitivamente stroncati - aspiravano da sempre a fare avanzare i confini del Regno d'Italia. E poi, la marina imperiale e regia non era stata costruita per impegnarsi in alto mare, meno che mai a copertura del litorale occidentale italiano. In Adriatico, infatti, la piccola flotta asburgica aveva compiti militari di copertura costiera e politici di collaborazione con la marina commerciale, in forte espansione <sup>(34)</sup> prima di tutto verso gli scali del Levante, su rotte caratterizzate proprio da un'accanita concorrenza italiana. Era chiaro che la politica austro-ungarica nei Balcani si poneva in rotta di collisione con le aspirazioni della politica russa, e questo problema bastava a rendere difficile la vita dei governi di Vienna, senza che proprio un paese alleato venisse a complicarlo con pretese diverse, ma molto sgradite, nello scacchiere adriatico <sup>(35)</sup>. Nè la più volte rinnovata mediazione tedesca poteva bastare ad attenuare la diffidenza e la convinzione austro-ungarica che, tutto sommato, non fosse proprio il caso di bruciare risorse e disperdere capacità militari per puntellare la pericolante difesa navale di Roma.

Del resto, non si era apprezzato che il potenziale militare italiano sarebbe stato troppo debole per sostenere l'urto della Francia? Lo stesso governo di Berlino non aveva impostato una strategia globale contro la Francia che,

---

(34) Vedi F. BABUDIERI, *L'industria armatoriale di Trieste e della regione Giulia dal 1815 al 1918*, in "Archivio economico dell'Unificazione italiana", Serie I, vol. XIII, fasc. II, Roma 1964, p. 139.

(35) Tanto più che la progressiva disgregazione ottomana attirava di nuovo nel 1895 l'attenzione dell'Italia sull'Albania, che avrebbe garantito un significativo rafforzamento in Adriatico, come alternativa alle aspirazioni verso il Nord Africa - Tripoli o Marocco che fosse - le quali implicavano un rischioso contrasto con la Francia. L'anno successivo, poi, dopo le amare delusioni etiopiche, era naturale che il pendolo delle ambizioni italiane tornasse a muoversi, secondo le opinioni di Vienna, verso un rinnovato interesse nei Balcani. Vedi MAY, cit., pp. 413 e 423.

in caso di conflitto, privilegiava come decisivo il fronte dell'Alsazia e Lorena, dal quale si sarebbe folgorata un'altra volta Parigi, col risultato di recuperare alla fine della guerra, più o meno, l'unità italiana? Dopotutto, anche Roma aveva aderito a tale concezione, quando si era impegnata ad inviare un importante contingente di truppe su quel fronte determinante. E allora? Si tenessero gli Italiani i loro guai, chè più erano deboli, meno fastidi avrebbero dato in relazione ai Balcani e in generale al Levante.

La posizione tedesca era ancora più facile da sostenere dinanzi alle richieste italiane. La zona di gravitazione navale della Germania si esauriva nel Baltico e lungo le coste del mare del Nord: in quelle aree la flotta imperiale - peraltro ancora modesta - si sarebbe mossa, e questo, vale a dire un'azione che in tempo di guerra la marina germanica avrebbe svolto comunque per fini propri, era tutto l'appoggio che si sarebbe potuto dare all'Italia. Detta azione avrebbe impegnato fuori dal Mediterraneo un'aliquota della marina francese, che non avrebbe potuto quindi essere concentrata, almeno nella temuta parte iniziale del conflitto, contro l'Italia. A questo punto i governi di Roma non avevano diritto di chiedere altro; tutt'al più, di quando in quando, si poteva condurre un'azione politica di mediazione nei confronti degli altri due alleati, quando le relazioni tra di essi si complicavano, ed a tale opera di mediazione si potevano aggiungere esortazioni, dirette all'Austria-Ungheria, perchè tenesse conto con una certa benevolenza delle richieste italiane. Nei limiti del possibile.

Peraltro, ripetutamente, la Germania aveva suggerito all'Italia la linea buona. Acquisisse la collaborazione britannica: Londra aveva una flotta nel Mediterraneo, da utilizzare senza importanti impegni difensivi, in funzione della propria politica estera. Ebbene, un compito possibile per questa flotta - che avrebbe mutato radicalmente gli equilibri navali a favore dell'Italia - era definibile in operazioni contro la Francia, o a copertura dei litorali della penisola. Tutto questo avrebbe, oltre tutto, fatto comodo anche alla Germania, sul piano politico e su quello militare, perchè in tal modo la Gran Bretagna sarebbe stata in qualche modo legata al carro della Triplice, su cui era evidente l'egemonia di Berlino, e di conseguenza, in un'eventuale conflagrazione generale, la marina inglese si sarebbe mossa contro la Francia non solo nel Mediterraneo, ma anche nella Manica e nel mare del Nord, togliendo alla Germania qualche residua preoccupazione di offesa nemica dal mare che, benchè assai marginale, poteva ancora sussistere <sup>(36)</sup>.

---

(36) È noto che durante la guerra tra la Prussia e la Francia del 1870-71, i Tedeschi mantennero corpi di truppe in prossimità della frontiera danese, sottraendoli alla possibilità di gravitare sul fronte terrestre principale - e decisivo - per timore di uno sbarco. Questo avrebbe potuto essere propiziato, sul litorale baltico o su quello del mare del Nord, o in Danimarca, dall'incontrastabile dominio del mare di cui godeva la flotta francese, che aveva inviato nel Baltico e nel mare del Nord due squadre, rispettivamente al comando del Bouët de Willaumetz e del Fourichon, che erano composte - però - di unità troppo grandi e di troppo elevato pescaggio in relazione al teatro geografico in cui dovevano operare ed all'avversario da fronteggiare. Cfr A. V. VECCHJ, *Storia generale della marina militare*, Firenze 1892, II, p. 638.



4. — Peraltro, anche la relativa maggior comprensione tedesca per le esigenze dell'Italia incontrava dei limiti precisi nella evoluzione generale della politica di Berlino. Al momento del terzo rinnovo della Triplice, nella primavera del 1896, gli Italiani richiesero che allo strumento diplomatico fosse allegata, analogamente al 1882, una "dichiarazione ministeriale" diretta ad affermare che l'accordo non avrebbe potuto avere carattere antinglese. Ma la Germania non volle, sostenendo che tale dichiarazione non avrebbe avuto alcuna funzione, stante l'improbabilità di uno scontro della Triplice con la Gran Bretagna, e in ogni caso affermando che la "Triplice volge la sua punta contro *ogni* aggressore e non soltanto contro la Russia e la Francia" (37).

Vi era un altro aspetto della politica tedesca che poteva, al di là delle valutazioni berlinesi che ostentavano di non tenerne conto, diventare pericoloso. L'ambasciatore d'Italia in Germania segnalava, l'11 aprile 1896, che "l'Impero è sulla via di diventare una formidabile potenza marittima" (38). Questo avveniva proprio nei giorni in cui si concludeva la disputa tra gli alleati triplicisti circa la dichiarazione richiesta dall'Italia, di cui sopra. Ma la politica navale germanica di sviluppo non datava da allora. Negli anni '70 ed '80 la marina tedesca aveva avuto una espansione ed una evoluzione significative. Nata con obiettivi limitati, essa ricevette un impulso importante dai due primi capi dell'Ammiragliato, lo Stosch ed il Caprivi. Lo Stosch, già generale di fanteria, aveva sostenuto, a partire dal 1883, "che senza il sostegno di unità di linea corazzate e la certezza di poter contare, in caso di necessità, sull'appoggio di una flotta di alto mare, le unità leggere in servizio non sarebbero state in grado di garantire più a lungo le posizioni mondiali dell'impero tedesco e che, d'altro canto, l'alleanza tedesca non avrebbe avuto alcun valore per una potenza marittima qualora, nell'eventualità di un conflitto con un'altra potenza marittima che disponesse però della superiorità sul mare, la Germania non fosse stata in grado di difendere le proprie coste da sola" (39). Queste proposizioni contenevano *in nuce* la filosofia di base che sarebbe stata a monte dell'espansione della flotta tedesca nei due decenni successivi.

Un altro elemento avrebbe contribuito, oltre all'interesse ed alla competenza personale dell'imperatore (40), allo sviluppo della marina imperiale dopo Bismarck: le basi sociali degli ufficiali erano diverse da quelle dell'alta ufficialità dell'esercito. Nell'esercito, fino al 1914, tutti i ministri ed i capi

(37) Szögyény a Goluchowsky, riservatissima, da Berlino, 12 aprile 1896, SAW, *Polit. Archiv.*, 470, XXVIII/D.

(38) G. Calvi al ministro degli Esteri, Berlino, 11 aprile 1896, AMR, b. 159, f. 1..

(39) E. PELLEGRINI, *La marina nell'impero tedesco e l'ordinamento navale del 1889*, in "Storia e Politica", XI, 3, p. 461.

(40) Cfr A. S. HURD, *The Kaiser's Dream of Sea Power*, in "Nineteenth Century and after", Londra, agosto 1906, p. 233.

di S.M. sarebbero usciti dalle file della nobiltà, come la maggioranza degli ufficiali superiori al grado di colonnello, mentre nella marina, fin dalle origini, era stata rilevante la presenza dell'elemento borghese, che con il passar del tempo era destinata a diventare preponderante (41). Questo fatto non era privo di conseguenze: dal punto di vista politico, il baricentro della marina si collocava meno a destra di quello tradizionale dell'esercito di terra, dapprima nell'area di liberalnazionali e poi, negli anni '90, in quella del centro cattolico; ma soprattutto la carriera della marina costituì uno sbocco per giovani della classe media borghese, la medesima che negli stessi anni era protagonista dello sviluppo industriale, commerciale e finanziario nelle grandi città dell'Hansa e nella capitale. I rapporti con tali ambienti influirono certamente sulla formazione e sulle idee della marina tedesca e ne predisposero la disponibilità a divenire uno strumento tipico al servizio della politica mondiale germanica lanciata dopo il ritiro di Bismarck. Del resto, già lo Stosch, in occasione degli studi condotti dalla commissione Hollmann per la riorganizzazione della marina - che diede origine al nuovo ordinamento sanzionato nell'ordinanza imperiale del 30 aprile 1889 (42) - aveva redatto un memorandum nel quale sosteneva l'opportunità del coordinamento e del controllo, non solo della pianificazione strategica e delle costruzioni navali, ma anche dello sviluppo della marina mercantile e dell'espansione coloniale (43).

Con l'inaugurazione della *Weltpolitik*, i circoli industriali e finanziari tedeschi vennero a pesare molto più di prima nelle formulazioni della politica estera.

---

(41) J. STEINBERG, *Il deterrente di ieri*, Firenze 1968, p. 30, rileva che dal punto di vista politico-sociale, la marina germanica poteva essere considerata in qualche modo figlia della rivoluzione del 1948 e del liberalismo tedesco, avendo ereditato da tale esperienza tre concetti fondamentali: il nazionalismo, l'individualismo politico e il desiderio di potere. Nel 1898, all'Ufficio navale imperiale, di origine aristocratica risultavano solo 6 dei 33 ufficiali, 2 dei 12 capi dipartimento marittimo e nessuno dei 3 ammiragli in servizio. Tra il 1899 e il 1918, su 57 ammiragli ed ufficiali superiori che prestarono servizio nello S.M. o come capo dipartimento, pochissimi erano di origine aristocratica. Per contro, nell'esercito, fino al 1914 nessun capo di S.M. o ministro della Guerra aveva avuto origini borghesi ed il 56% degli ufficiali di grado superiore a colonnello apparteneva alla nobiltà.

(42) Fu eliminata la carica di capo dell'Ammiragliato e furono istituiti gli incarichi di capo dell'Alto Comando della marina (responsabile dei piani strategici e operativi, della difesa dei traffici e in genere della conduzione delle operazioni in tempo di guerra e di pace), di capo del Gabinetto navale imperiale (organo personale dell'imperatore, con compiti burocratici ed amministrativi) e di segretario di Stato dell'Ufficio navale imperiale, alle dirette dipendenze del Cancelliere (competente per i bilanci e quindi, col passar del tempo, dei programmi delle costruzioni navali).

(43) Vedi F.B.M. HOLLIDAY, *Bismarck's Rival, A political Biography of Albrecht von Stosch*, Durham (North Carolina), 1960, p. 257.



I limiti, che si era imposto Bismarck, di un equilibrio europeo caratterizzato da un'egemonia continentale germanica, non bastarono più, come non bastarono i vecchi mercati, e fu inscenato il *Neue Kurs*, il nuovo corso della politica tedesca che assumeva di avere respiro mondiale, ed esigeva quindi nuovi impegni per lo sviluppo della flotta e la partecipazione alla spartizione coloniale del globo.

Il gruppo sociale originario degli esponenti della marina, inoltre, aveva contatti frequenti con un certo tipo di cultura universitaria tedesca portata ad affermare la necessità di una cultura germanica autonoma da quella degli altri popoli occidentali. Un tale atteggiamento non fu privo di conseguenze nei confronti dei rapporti anglo-tedeschi, che si andarono deteriorando sempre più - specie dopo che Tirpitz sostituì Hollmann, nel 1897, a capo del sottosegretariato, poi ministero, della marina - fino allo scoppio del primo conflitto mondiale. Storici ed economisti tedeschi non si resero conto della stretta connessione esistente in Inghilterra tra liberalismo politico e libertà di commercio e si convinsero che la prosperità economica britannica derivava dal possesso del potere marittimo, e da questo soltanto (44). Il Reventlov sostenne che l'Inghilterra si era sviluppata, commerciando liberamente, non per il gioco spontaneo delle forze, ma perchè essa era la sola forza esistente (45). Se il commercio era un'espressione della lotta tra le potenze, sarebbe diventato inevitabile uno scontro con la Gran Bretagna, che avrebbe tentato di eliminare la concorrenza commerciale germanica con la guerra (46).

Simili svolgimenti interni in Germania non erano senza riflessi sulla situazione mediterranea che l'Italia doveva affrontare. Se già una prospettiva di conflitto con la marina francese presentava problemi assai gravi e prospettive allarmanti, l'idea di un'avventura contro Inglesi e Francesi riuniti non poteva neppure esser presa in considerazione. Gli ambienti navali italiani, sotto questo profilo, non avevano dubbio (47). La proposta del governo di Roma intesa alla "dichiarazione ministeriale" secondo cui il rinnovo della Triplice del 1896 non avrebbe dovuto essere rivolto contro l'Inghilterra partiva dalla necessità di affermare un concetto che era essenziale per la stessa sopravvivenza del paese. E quando tale proposta fu respinta

---

(44) PELLEGRINI, cit., p. 459.

(45) E. ZU REVENTLOW, *Deutschlands Auswärtige Politik*, 3ª ediz., Berlino 1916, p. 93.

(46) La scuola neomercantilistica che faceva capo al prof. Schmoller sosteneva l'inesistenza di una legge economica valida per tutti i tempi e faceva risalire il progresso economico all'efficienza delle istituzioni politiche: cfr STEINBERG, cit., pp. 36-7.

(47) Si vedano, in proposito la "Rivista Marittima", le altre rassegne militari e "La Nuova Antologia" degli anni 1895, 1896, 1897.

dagli alleati e l'Italia dovette accettare il rinnovo del trattato senza la dichiarazione che la marina e il governo consideravano essenziali, il limite invalicabile degli impegni che si potevano assumere fu chiarito senza possibilità di equivoci: "i ministri italiani... non hanno voluto fare a meno di riconoscere sinceramente che l'Italia, per la sua posizione geografica e particolarmente per tutta la lunghezza della sua costa estesa nel Mediterraneo non potrebbe sostenere *in maritima* la lotta contemporanea contro due importantissimi avversari" (48).

5. — D'altra parte, non si può dire che certe paure nei confronti della Francia fossero solo frutto di una propaganda interessata, diretta a sostenere su un livello elevato le spese navali, le quali, in termini reali, si erano triplicate rispetto al periodo precedente l'occupazione di Tunisi da parte francese.

Le istruzioni all'addetto navale francese che partiva da Parigi nel maggio 1886 per prendere servizio a Roma erano ancora abbastanza generiche: egli doveva informarsi con cura di quel che si faceva nella marina italiana, visitare gli stabilimenti di rilevanza militare, assistere agli esperimenti su nuove armi o su perfezionamenti di armi esistenti e riferire particolareggiatamente sulle costruzioni navali e sugli armamenti, sulla difesa delle coste e sugli sbarramenti sottomarini fissi e mobili, sulla dislocazione delle batterie costiere (49). Successivamente, però, talune richieste divennero più precise: fotografie di punti della costa italiana, informazioni sulle artiglierie costiere e sulla difesa fissa e mobile del litorale: si era nel 1888, l'anno delle "paure navali" (50). E nel marzo di quell'anno giunse un'altra richiesta da Parigi, classificata "confidenziale": tra la Sardegna e il Continente esistevano cavi sottomarini per le comunicazioni telegrafiche; non erano molti, uno o due, ma dove si trovavano? Occorreva raccogliere dati, informazioni, "*en un mot tout ce qui pourrait faciliter leur recherche et eventuellement leur destruction*" (51).

Tra gli argomenti di interesse primario, che ritornavano costantemente nei carteggi tra gli addetti navali a Roma e il ministero della Marina a Parigi,

(48) Szögyény a Goluchowshi, Berlino, 12 aprile 1896, SAW, *Polit. Archiv.*, 470, XXVIII/D.

(49) Ministro della Marina e delle colonie a TV Le Léon, Parigi 14 maggio 1886, AMF, BB 7, 87-88.

(50) L'11 novembre 1888 il ministro della Marina allegava l'elenco delle fotografie della costa italiana possedute dalla Marina francese al precedente 1° novembre, AMF, BB 7, 87-88.

(51) Il capo di S.M. della Marina francese al CF Le Léon, addetto navale a Roma, da Parigi il 9 marzo 1888, AMF, BB 7, 87-88.

emergeva soprattutto il tema della difesa costiera; le informazioni in proposito - rammentava il capo di S.M. della Marina francese nel 1893 - avevano la massima importanza in tempo di guerra <sup>(52)</sup>. Altre curiosità ricorrenti riguardavano l'isola d'Elba, in ordine alla quale si sottolineava l'utilità di conoscere, in occasione di manovre navali italiane, come si pensava di coprirla da un attacco e, più tardi, in quali punti si trovavano le spiagge meglio abbordabili, quelle che più si prestavano ad operarvi uno sbarco <sup>(53)</sup>.

Alla fine di ogni anno, inoltre, gli addetti navali francesi dovevano redigere una relazione generale sullo stato della marina italiana, nella quale occorreva dar conto di quanto in Italia era stato fatto nell'anno, dal materiale al personale, alla elaborazione di strategie, alla efficacia delle esercitazioni. Per acquisire elementi di conoscenza si poteva naturalmente ricorrere, se del caso, a fondi speciali <sup>(54)</sup>, ed era necessario tener d'occhio la stampa, soprattutto quella specializzata in problemi navali di natura militare e politica. Vale la pena di ricordare, a questo proposito, l'attenzione posta, alla fine del 1894, ad un opuscolo, intitolato "L'alleanza anglo-italiana" in cui erano evidenziate le conseguenze disastrose di un eventuale sbarco francese; ove però le forze navali congiunte anglo-italiane avessero conseguito inizialmente una decisiva vittoria navale, le truppe italiane di terra sarebbero risultate disponibili per essere impiegate secondo le direttive di Londra <sup>(55)</sup>.

Nel 1895, invece, si pose l'accento anche sulla efficienza della flotta italiana e sui tempi di una sua eventuale mobilitazione, con una serie di apprezzamenti positivi circa lo stato del materiale e la sua capacità di mobilitarsi rapidamente <sup>(56)</sup>.

Spicca, invece, una certa mancanza di enfasi sulla presunta minaccia di Biserta nei confronti della Sicilia e della penisola. Sebbene il Lockroy, che era stato ministro della Marina, non avesse mancato di indicare nella base tunisina uno dei cardini del sistema navale francese nel mondo - e di aggiungergli, con chiara impostazione offensiva, Ajaccio e Portovecchio

(52) *Ibidem*. Capo di S.M. ad addetto navale a Roma, 20 ottobre 1893.

(53) Cfr capo di S.M. della Marina francese a CF Le Léon, 8 febbraio 1889 e rapporto "molto confidenziale" n. 339 del 20 ottobre 1897 dell'addetto navale francese a Roma, AMF, BB 7, buste 87-88 e 86, 13.

(54) Cfr la lettera dell'addetto navale a Roma al ministro della Marina francese n. 41 del 20 novembre 1894, in cui dà conto di avere speso 2.000 franchi per documenti confidenziali, AMF, BB 7, 86, 3.

(55) Addetto a ministro c.s. n. 51 del 30 dicembre 1894, *ibidem*.

(56) Addetto a ministro c.s., studio sulla mobilitazione della flotta italiana del 30 novembre 1895 e lettera n. 187 del successivo 4 dicembre, in AMF, BB 7, 86, 9.

nel Mediterraneo <sup>(57)</sup> - si ha la sensazione che forse i politici ed i militari italiani abbiano esagerato, sullo scorcio del secolo scorso, nell'individuare in Biserta "la pistola puntata contro la Sicilia". Pur senza sottovalutare le argomentazioni portate a sostegno della pericolosità della base africana nelle mani della marina francese, non si può non tenere nel debito conto, almeno per questi anni finali del XIX secolo <sup>(58)</sup>, le valutazioni dell'Ammiraglio britannico, il quale era convinto che Biserta fosse più un elemento di debolezza che di forza nel sistema marittimo francese in Mediterraneo, dal momento che avrebbe distolto da Tolone una parte della flotta per la propria difesa; nè da tale opinione ritenne di doversi allontanare White Hall anche quando fu chiaro che, contrariamente a certe affermazioni francesi, la base tunisina non sarebbe stata solamente commerciale o quando addirittura si ventilò che nel quadro della Duplice intesa essa fosse stata offerta alla squadra russa del mar Nero <sup>(59)</sup>. In effetti, non si vede neppure con quale utilità la Francia avrebbe dovuto andare ad impegnarsi lontano, in Sicilia, in uno sbarco difficile da alimentare e, pertanto, probabilmente non decisivo agli effetti della stessa sorte dell'isola, all'interno della quale le forze di terra italiane avrebbero potuto resistere e venir rifornite con minore difficoltà degli attaccanti. Certo è che l'opinione corrente in Italia doveva risentire pure di qualche elemento emotivo, anche se il giudizio di fondo dei circoli navali romani non può essere collegato soltanto alle esagerazioni di Crispi.

Ad ogni modo, ben altre possibilità apparivano a portata di mano della marina francese, da Tolone e dalla Corsica, se la sua generalmente supposta superiorità su quella italiana avesse trovato riscontro nei fatti. Dalla frontiera di Ventimiglia, lungo le riviere liguri e la costa toscana, fino al litorale di Roma, obiettivi di prima grandezza si proponevano ad un attaccante. Dalle scorrerie sulle coste per intralciare i movimenti delle truppe terrestri, fino all'attuazione di un grande sbarco strategico, vi era una gamma assai ricca di operazioni possibili per chi si fosse trovato in condizioni di superiorità marittima. Anche i tanto temuti bombardamenti di città costiere potevano effettuarsi di sorpresa, passando a nord o a sud della Corsica, o per il canale di Sardegna, senza bisogno di appoggiarsi a Biserta. Se poi, come molti scrivevano, il bombardamento di una grande città doveva avere carattere provocatorio oltre che distruttivo, per costringere la flotta

---

(57) Fuori del Mediterraneo si puntava su Saigon, Diego Suarez e la Martinica, oltre ad un altro punto d'appoggio nel Pacifico. Vedi CF Bianco, addetto navale italiano a Parigi, a ministro della Marina, 11 aprile 1897, AMR, 161, 2.

(58) In cui la Francia era impegnata a fondo nella competizione coloniale: GABRIELE, *Le Convenzioni, ecc.*, cit., pp. 161-63.

(59) MARDER, cit., p. 307.

italiana ad accettare il combattimento ed a sacrificarsi, logica avrebbe voluto che l'attacco fosse condotto spavalamente dalla base più comoda e più vicina, Tolone, contro un obiettivo non troppo lontano dalla medesima base principale o dalle altre ausiliarie della Corsica.

6. — In ogni caso, le ferrovie sembravano interessare i comandi francesi più delle città litoranee, benchè anche su queste si raccogliessero - come era naturale - informazioni. Le nuove ferrovie Napoli-Reggio Calabria e Parma-La Spezia erano ritenute di notevole interesse per la Marina italiana - e quindi per quella francese - nel 1894 (60).

L'anno successivo, lo S.M. della marina francese elaborava un documento relativo ad "Operazioni contro le ferrovie del litorale italiano da Ventimiglia a La Spezia", che riassumeva una lettera del 27 aprile 1895, scritta dal dipartimento della guerra in risposta ad una richiesta dello stesso S.M. della Marina, relativa all'ordine da eseguire nel tentativo di causare distruzioni sulla ferrovia litoranea tra Ventimiglia e La Spezia (61). L'ordine di priorità per gli obiettivi da colpire veniva precisato come segue:

"1°) Sezione Savona-Ventimiglia. La strada (ferrata) deve essere interrotta il più vicino possibile a Savona, per tener lontane dalla nostra frontiera le truppe italiane del 4° Corpo (divisioni Savona-Genova e Parma-Piacenza), che saranno certamente dirette sulla contea di Nizza, e dovranno necessariamente seguire, a partire da Savona, la linea del litorale, quanto meno in attesa che sia completata la linea dell'interno in costruzione (da Cuneo a Ventimiglia).

2°) Sezione Genova-Savona. L'interruzione avrebbe per risultato di impedire agli otto battaglioni di Genova di servirsi della linea Savona-Cuneo.

3°) Sezione Genova-La Spezia. L'interruzione della ferrovia in questa sezione ha meno importanza, visto che essa costringerebbe gli Italiani solo a dirottare i trasporti dell'8°, 9° e 10° Corpo, di cui non appare sicuro l'invio sulle Alpi all'inizio della guerra".

Dopo queste osservazioni, si chiariva che la nota, tenendo conto anche delle ultime informazioni risalenti ai primi giorni di maggio, aveva lo scopo di individuare i punti della ferrovia costiera ligure più facili da tagliare e più difficili da ristabilire o da rimpiazzare mediante trasbordi. Vi era poi una osservazione generale che valeva per tutte le singole operazioni: vista la

---

(60) Addetto navale francese a Roma a ministro della Marina francese, nota 25 del 4 settembre 1894, AMF, BB 7, 86, i.2.

(61) AMF, BB 7, 123, i.

difficoltà di operare di giorno sfuggendo ai semafori italiani e di individuare esattamente - come era necessario, trattandosi di opere d'arte di piccole dimensioni - di notte i punti di sbarco, appariva opportuno "avvicinarsi di notte, operare sul far del giorno".

Quanto al tratto di linea più importante, tra Savona e Ventimiglia, l'interesse si concentrava sul tronco tra Savona ed Albenga, considerando che la ferrovia, mano a mano che si allontanava dal capoluogo savonese, assumeva un interesse decrescente. Non era possibile pensare ad un attacco tra il capoluogo stesso e la galleria di Bergeggi, a causa delle difese esistenti nel settore Savona-Vado. D'altra parte, non c'erano altre opere importanti nel settore, per cui si suggeriva un attacco al tunnel di Bergeggi dal lato occidentale, stimandosi che su quel punto sarebbe stato facile procedere all'avvicinamento ed allo sbarco, mentre il contrario si doveva ritenere per la galleria coperta (62). Seguiva poi un esame particolareggiato degli altri possibili obiettivi, il cui danneggiamento era ritenuto generalmente più facile (63). La condotta delle operazioni doveva comprendere due operazioni simultanee: quella principale vicino a Savona aveva per obiettivo le gallerie di Bergeggi (sempre che fosse possibile), il ponte e il tunnel di Spotorno, la galleria di Noli; quella secondaria il viadotto di Ceriale e i ponti nella zona del Rio Antognana; ove poi tutto fosse proceduto per il meglio e vi fosse stato margine per ulteriori operazioni, si indicavano - come obiettivi complementari all'operazione principale - le gallerie di Varigotti, Malpasso, San Donato ed il ponte di Finale Marina, nonché - obiettivi complementari all'operazione secondaria - i ponti di Pietra Ligure e le gallerie di Santo Spirito, Caprazoppa e Torretta, sempre che il capo Caprazoppa fosse risultato senza difesa. In caso esistesse un forte armato sulla Caprazoppa, si stimava non vi fosse niente da fare a Finale Marina, ed analogamente diventasse impossibile agire tra Vado-Savona e Finale se sul capo di Noli vi fosse stato un altro forte in efficienza (64).

---

(62) La marina francese disponeva di un fascicolo che recava l'indicazione di ogni singola opera delle ferrovie in questione, contrassegnata da un numero progressivo, per rendere più agevole l'identificazione: tali numeri erano impiegati nello studio di cui si parla, ed i numeri seguiti da asterisco stavano ad indicare obiettivi "la cui distruzione non avrebbe causato un arresto assoluto nell'utilizzazione della linea ferroviaria" perchè la strada che la fiancheggiava avrebbe consentito trasbordi.

(63) Si trattava delle gallerie di Spotorno, Chiaraventi, Noli, di Malpasso e Varigotti, di Costatelle, di San Donato, di Finale Marina, di Caprazoppa, di Santo Spirito e di Vadino; dei ponti di Finale, di Pietraligure e del Rio Antognana; oltre al viadotto di Ceriale, nascosto alla vista dal mare, ma distante solo 150 metri dal litorale, caratterizzato da una spiaggia abbordabile.

(64) Curioso che esercito e marina francesi mancassero di questa informazione.



Gli obiettivi tra Genova e Savona si concentravano al tratto di costa da Varazze ad Arenzano. Ad est di Voltri si sarebbe stati troppo vicini a Genova e ad ovest di Varazze troppo vicini a Savona; inoltre fra Arenzano e Voltri "la popolazione costiera diventa molto più densa, mentre la strada litoranea, poco vulnerabile e fiancheggiante costantemente la ferrovia, permetterebbe di rimediare abbastanza rapidamente per trasbordo ad una interruzione di questa". Pertanto, i punti da distruggere utilmente venivano indicati nelle gallerie di Fossa della Motta e di Rio Finale - dove, minando all'imboccatura le opere d'arte, si sarebbe raggiunto contemporaneamente il risultato di far saltare anche la strada che passava appunto sopra tali imboccature - e in altre opere e punti della ferrovia, scelti in modo da rendere più difficoltoso un trasbordo (65). Anche per le azioni da compiere su questo tratto di ferrovia si suggerivano due azioni contemporanee, allo scopo di guadagnar tempo, una sul versante di Voltri ed una su quello di Varazze: i due gruppi di guastatori avrebbero poi dovuto muoversi l'uno verso l'altro, compiendo altre distruzioni nel settore centrale della zona interessata a tutta questa parte dell'operazione.

Tra Genova e La Spezia, pur concentrandosi sul tratto Nervi-Bonassola ("ad ovest di Nervi si sarebbe troppo vicini a Genova, ad est di Bonassola troppo vicini a La Spezia") era possibile rintracciare bersagli importanti nei viadotti e nelle gallerie vicine al mare (Gropallo, Bogliasco, Sori, Zoagli, ecc.). Particolarmente utile sarebbe risultata la distruzione delle opere ferroviarie in prossimità di Sori-San Rocco ("perchè la deviazione della ferrovia non sembra possibile, e la differenza di livello dalla ferrovia alla strada rende difficile un trasbordo"), del viadotto di Recco (dove però occorre fare attenzione al semaforo di Portofino), del ponte sul torrente Cavi ("la grande strada, fino a questo punto costiera, lascia il litorale a Sestri Levante, e penetra nell'interno a partire da Riva Trigoso, rimanendovi fino a La Spezia. Interruzioni della ferrovia al di là di questo punto acquistano un'importanza considerevole, perchè non è più possibile il trasbordo per strada: i trasporti si opererebbero quindi per l'interno, e forzatamente con una grande lentezza"). Assai positiva ai fini degli attaccanti sarebbe risultata poi una interruzione della ferrovia tra Levante e La Spezia, perchè da Levante a Genova vi era una carrozzabile alternativa a quella litoranea e quindi il danno sarebbe stato risentito meno dalle truppe dirette ad ovest che nel caso si fosse prodotta una interruzione più ad est, ma la vicinanza della base navale di La Spezia rendeva un'operazione del

---

(65) Si trattava, in particolare, di un gruppo di opere assai vicine tra loro (Tunnel d'Invea e del Forno e ponte di Partigliolo), oltre che dei ponti sull'Arrestra e sul Lairone, del viadotto di Romaro e delle gallerie di Torretta.

genere concepibile solo di notte, e in modo che di giorno si potesse evitare di mostrarsi nel golfo di Genova, per cui pareva da accantonare. Erano escluse assolutamente altre operazioni più vicine a La Spezia, ed anche quelle che si fosse deciso di tentare sulla ferrovia ligure orientale erano improntate ad una certa prudenza; gli incursori avrebbero dovuto essere messi a terra per minare gli obiettivi più occidentali, mentre gli altri avrebbero dovuto essere attaccati solo con le artiglierie di bordo, se il mare fosse rimasto libero, sfruttando gli alti fondali che consentivano alle navi di avvicinarsi molto a terra (66).

Se si paragonano queste istruzioni per una serie di colpi di mano contro le ferrovie liguri con quelle che erano state redatte nel 1888 per gli avvisi *Papin e Inconstant* (67) si rileva che gli obiettivi non mutano molto, ma che nel 1895 sono assai più precisati. Per l'ardita operazione sembrano prevalere, specialmente nello studio più recente, considerazioni di prudenza, anzichè manifestazioni di spavalderia. L'attacco in programma rientra nel quadro di una strategia generale all'inizio del conflitto, non tanto attribuibile ai comandi navali quanto allo S.M. dell'esercito, che chiedeva la collaborazione della flotta per ritardare il più possibile l'arrivo sulla frontiera di importanti contingenti di uomini mobilitati.

Anche nella relazione dell'addetto navale francese a Roma sulle manovre italiane del 1897 vi erano cenni sullo stesso problema. Più in particolare, constatato un apprezzabile miglioramento nell'azione delle truppe italiane tra Genova e La Spezia, l'estensore rilevava che la ferrovia Genova-Livorno risultava abbastanza protetta all'inizio della guerra, fino a quando la flotta italiana fosse rimasta intatta nella vicina base di La Spezia e fino a quando, di conseguenza, fosse stato possibile assicurare un servizio di protezione notturna della costa con torpediniere. Ma se la squadra italiana fosse stata distrutta, non si sarebbe più potuto proteggere le ferrovie costiere e, in genere, il litorale, che sarebbe stato alla mercè del nemico che avesse conservato la propria flotta dopo aver distrutto quella italiana. In tal caso anche l'opposizione ad una invasione dal mare avrebbe dovuto esser condotta dall'esercito nell'interno e, soprattutto, le forze di terra avrebbero dovuto essere dislocate, in chiave difensiva, a protezione delle zone che gravitavano sul mare e non avrebbero potuto essere impiegate come massa di manovra alla frontiera (68).

(66) Cfr "Opérations contre le voies ferrées, ecc.", manoscritto cit., p. 12, AMF, BB 7, 123, i.

(67) Vedi GABRIELE, *Le Convenzioni, ecc.*, cit., appendice I, pp. 415-17.

(68) Rapporto sulle manovre italiane del 1897 dell'addetto navale francese a Roma al ministro della Marina, n. 393 del 10 luglio 1898, AMF, BB 7, 86, d.



## CAPITOLO II

## UNA POLITICA NAVALE ARTICOLATA

7. Il dramma di esistere. — 8. La politica della flotta. — 9. La marina mercantile. — 10. La propaganda marinara. — 11. Uomini della marina nella politica estera.

7. — L'età dell'imperialismo economico, coloniale e politico raggiungeva nell'ultimo scorcio del secolo il momento più concitato, forse, nella gara tra le Potenze. L'Italia se ne era resa ben conto quando si era vista portar via, nel 1881, la vicina Tunisia dalla Francia. La lezione era stata assai amara perchè sulla Tunisia, da molto tempo, si era fatto affidamento come un complemento naturale dello stato italiano, come la prima colonia alla quale la nuova nazione avrebbe teso, sia per la vicinanza geografica che per gli evidenti vantaggi strategici, sia per gli interessi economici già affermati che per la presenza di gruppi importanti di emigrati italiani. Il governo di Roma, solo, debole, spaventato, si era rifugiato in una politica estera di blocco europeo, insieme alle grandi Potenze dell'Europa centrale; in più, aveva cercato di accattivarsi l'amicizia di Londra.

Ma gli obiettivi dell'Italia e dei suoi alleati non coincidevano. L'una, giunta per ultima tra le Potenze che ambivano ad un qualche protagonismo, si proponeva politiche nuove ed espansive, nel Mediterraneo e nel mondo, che non potevano essere attuate senza modificare la situazione esistente a proprio vantaggio. Gli altri avevano di mira invece, prima di tutto, la conservazione di equilibri già definiti e considerati favorevoli e convenienti: la Germania era il paese egemone dell'Europa continentale, le sue frontiere comprendevano, al di là del Reno, anche l'Alsazia e la Lorena, la sua potenza economica e militare appariva determinante sul continente, la sua influenza in politica estera era tale da poter influire nell'indirizzare oltremare il rinnovato bellicismo e la frustrata sete di grandezza di Parigi, come pure nell'indirizzare verso l'Oriente le capacità di espansione e la volontà di affermazione di San Pietroburgo. Certo, vi era differenza tra i programmi della Germania di Bismarck e quelli dell'Austria-Ungheria: al soddisfatto desiderio di conservazione ed al controllo dell'Europa che Berlino voleva garantirsi, Vienna poteva opporre le proprie ambizioni ad una espansione nei Balcani. Ma anche il soddisfacimento di queste aspirazioni poteva rientrare in una linea comune accettabile ad entrambi, purchè i passi verso sud della duplice Monarchia fossero stati compiuti con la dovuta cautela, al momento giusto, senza gravi complicazioni internazionali.

Inconciliabili invece apparivano i programmi di Roma, quelli manifesti e quelli che si potevano indovinare. L'idea che il possesso di tutta la costa occidentale dell'Adriatico autorizzasse l'Italia a considerare legittima la propria pretesa di controllare il più possibile questo mare e soprattutto il passaggio che lo collegava al Mediterraneo, non poteva riuscire gradito agli Austriaci. Nè, come si è visto, essi potevano sentirsi lusingati dall'altro programma alternativo che di quando in quando si accarezzava a Roma, vale a dire di ottenere senza combattere altre terre "irredente" che facevano parte del territorio nazionale dell'Austria-Ungheria, a mò di "compenso" a fronte dell'acquisto di province balcaniche da parte di Vienna, che nei Balcani appunto cercava a sua volta un compenso per le diminuzioni subite in Italia in seguito ad almeno tre guerre in una sola generazione. Si aggiungano a tutto questo le rivalità commerciali per l'attività del Lloyd austriaco e del porto di Trieste (1), la costante concorrenza nel Levante e in Oriente, dove con stazioni navali che denunciavano nuove pretese imperialistiche da parte del governo di Roma ai danni della Turchia, dove con insediamenti e con progetti di insediamenti sulle grandi rotte marittime (2).

Già in altra occasione si è parlato, a proposito della fallita speranza italiana di metter piede in Tunisia nel 1864, dell'altro grande problema strategico-marittimo che il Regno d'Italia dovette affrontare, dal momento dell'unificazione: quello del canale di Sicilia (3). Il possesso di entrambe le sponde di questo passaggio avrebbe offerto all'Italia prospettive estremamente suggestive nel Mediterraneo, quanto meno nel lungo periodo. Ma questo lo avevano capito anche altri, e soprattutto l'Ammiragliato inglese, che aveva preferito vedere su Tunisi il tricolore francese che quello italiano.

Restava Tripoli, con la sua regione e la Cirenaica, come obiettivo da raggiungere nell'Africa del nord; ma era proprio sulla strada di questa conquista che gli alleati della Triplice non erano disponibili a seguire l'Italia: la lunga ed inutile diatriba sull'interpretazione delle azioni coperte dall'alleanza lo aveva chiarito senza possibilità di equivoci. Gli Italiani non

---

(1) F. BABUDIERI, *L'industria armatoriale di Trieste e della regione giulia dal 1815 al 1918*, cit., riporta, a p. 141, nota (2) una statistica, dalla quale emerge che il Lloyd austriaco - in base ai dati della "Hansa" - occupava nel 1903 il dodicesimo posto tra le compagnie mondiali, con 180.295 tsl a fronte della Navigazione Generale italiana che, con 189.000 tsl, lo precedeva di un posto; ma secondo le statistiche del Lloyd nel 1903 la flotta di questa compagnia era costituita da 192.954 tsl, ed avrebbe dovuto occupare il decimo posto.

(2) È il caso di Assab e in genere dell'Africa orientale. Quanto ai progetti, è curioso come gli Italiani ponessero l'attenzione, in più di una occasione, su punti che avevano formato oggetto, in precedenza, di iniziative austriache: così per le isole Nicobare, per il litorale somalo e per quello di Borneo. Cfr F. BABUDIERI, *Trieste e gli interessi austriaci in Asia nei secoli XVIII e XIX*, Padova 1966, pp. 94-108; G. FRIZ e M. GABRIELE, *La flotta come strumento di politica nei primi decenni dello Stato unitario italiano*, Roma 1973, pp. 205-62.

(3) Vedi M. GABRIELE, *La politica navale italiana dall'Unità alla vigilia di Lissa*, Milano 1958, pp. 367-474; FRIZ e GABRIELE, *La flotta come strumento, ecc.*, cit., pp. 115-45.

pensassero di poter essere sostenuti in un'avventura coloniale che rischiasse di complicarsi in conflitto europeo: tutt'al più si poteva garantire loro la sopravvivenza, come effetto finale di una lotta nella quale la sconfitta italiana fosse compensata dalla vittoria tedesca. Anche l'Austria, quando indicava indirettamente Tripoli all'Italia come il compenso da ricercare fuori dell'Adriatico, lontano dai confini veneti, a fronte delle proprie avanzate nei Balcani, non accompagnava mai tali indicazioni con una disponibilità diretta e vicina nel tempo per atti concreti - militari o diplomatici che fossero - in favore di Roma. E, naturalmente, persisteva, risolutiva, l'opposizione francese.

Nè era possibile sperare in un deciso appoggio britannico per risolvere positivamente la situazione italiana nel Mediterraneo centrale ed acquisire Tripoli. Si è visto che la politica londinese rifuggiva da ogni impegno troppo cogente e, in particolare, da un accordo militare che trasferisse alla flotta inglese del Mediterraneo compiti gravosi inerenti alla sicurezza di un altro paese. Di copertura ad un'operazione contro Tripoli non era neppure il caso di parlare, anche perchè il governo inglese non aveva alcun interesse a turbare uno *status quo* che concedeva alla Gran Bretagna una posizione particolarmente forte nel Mediterraneo, da utilizzare in funzione della propria politica mondiale.

Inoltre, fin dai primi giorni di esistenza dello stato unitario, l'Italia aveva assunto, nel Levante nei riguardi della Turchia e della Grecia, atteggiamenti che rivelavano di sovente l'ambizione - o la pretesa - di condurre col piglio della grande potenza i rapporti con questi paesi. Ciò, naturalmente, complicava le cose ulteriormente, nè le rendevano più facili gli impegni che il governo di Roma aveva stimato necessario assumersi in mari lontani, nelle Americhe, in Asia, in Africa, per mostrare la bandiera, sostenere le colonie dei compatrioti emigrati e partecipare a talune operazioni e presenze internazionali (4).

La verità è che il Regno d'Italia dovette *essere* subito, malgrado le sue debolezze strutturali e l'inadeguatezza degli strumenti di cui si trovò a disporre, e che, dati i tempi, *essere* significava inserirsi nella logica dell'imperialismo (5), cercare di qualificarsi a livello di media potenza, perseguire

---

(4) Cfr GABRIELE, *La politica navale, ecc.*, cit., pp. 315-66 e 475-500; FRIZ e GABRIELE, *La flotta come strumento, ecc.*, cit., pp. 87-114 e 207-98.

(5) Non è forse male richiamare a questo proposito, nella loro crudezza, le parole con cui Gladstone delineava nel 1877 la nuova concezione imperialistica della Gran Bretagna: "Il nostro primo cantiere in Egitto, sorga esso per furto o per acquisto, sarà l'embrione di un Impero africano che crescerà senza posa finchè non avremo congiunto le mani di là dall'equatore col Natal e con la Città del Capo, mentre potremo inghiottire come facili bocconi lungo la via Stati liberi come quello dell'Orange e del Transvaal, nonchè dell'Abissinia e dello Zanzibar". Nè dall'altra parte della Manica si era stati più modesti, chè fin dal 1868, nella sua *France nouvelle*, Prévost Paradol aveva scritto: "Possa venir presto il giorno nel quale i nostri concittadini,

fini e politiche pericolosi. Solo se si accettano questi concetti è possibile comprendere la politica di Roma, pragmatica e visionaria ad un tempo, talvolta istericamente preoccupata della propria sicurezza, talvolta oscillante nella posizione di chi - non avendola - vorrebbe condurre una politica di forza.

Che questa oggettivamente mancasse, al di là di ogni esagerazione, non c'è dubbio. La situazione geografica che si era determinata nel Mediterraneo - con o senza Tripoli - è chiaramente espressa nelle proposizioni che seguono, scritte venti o trent'anni più tardi da uno dei migliori analisti della nostra condizione navale: "La Sicilia è la posizione fondamentale del nostro sistema strategico mediterraneo: domina i passaggi tra il bacino orientale e quello occidentale... La Sicilia, per essere molto vicina alla Tunisia e a Malta, è naturalmente ad un tempo minacciante e minacciata: per questo, affinché costituisca nel suo complesso una poderosa base offensiva, deve essere resa imprendibile" (6). E tale certamente non era, anche se nel corso degli anni qualche cosa si era cercato di fare, tanto che dal concetto della ritirata delle truppe di presidio dentro il ridotto di Castrogiovanni per resistervi - data la scontata impossibilità di difendere le coste, che era stata

---

troppo rinserrati nella nostra Francia africana, strariperanno nel Marocco e nella Tunisia, e fonderanno finalmente quell'Impero mediterraneo che non sarà soltanto una soddisfazione per il nostro orgoglio, ma sarà anche certamente, nella futura situazione mondiale, l'ultima risorsa della nostra grandezza" (cfr P. SILVA, *Figure e momenti di storia italiana*, Milano 1939, p. 397); con tono altrettanto ispirato, *Economiste Français* ribadiva nel 1884, a proposito delle possibilità offerte potenzialmente da Biserta e dell'opportunità di sfruttarle a fondo, l'incitamento con le stesse parole: "Fondiamo quell'Impero mediterraneo che sarà non soltanto una soddisfazione per il nostro orgoglio, ma anche certamente, nello stato futuro del mondo, il più sicuro caposaldo della nostra grandezza" (cfr GABRIELE, *Le convenzioni*, ecc., cit., p. 20).

(6) G. FIORAVANZO, *Geografia e strategia*, in "Atti del XVI Congresso geografico italiano. Padova-Venezia 20-25 aprile 1954", Faenza 1956, p. 820; ID., *Storia del pensiero tattico navale*, Roma 1973, p. 268. Fin dal primo dopoguerra l'autore aveva accompagnato queste affermazioni con la seguente previsione: "La futura storia ripeterà con un ricorso fatale le vicende della guerra tra Roma e Cartagine per il dominio del Mediterraneo. Perduta la Sicilia, è perduta la guerra: non ritengo esagerata questa mia affermazione". Peraltro, le affermazioni riportate nel testo e in nota, vanno interpretate alla luce di quanto scriveva un altro specialista di problemi militari marittimi, O. DI GIAMBERARDINO, ne *L'arte della guerra in mare*, 2ª ediz. Roma 1938, p. 100: "...quando si parla di sbarramento a mare, per esempio come quello che potrebbe compiere l'Italia a sud della Sicilia, per controllare il passaggio dal Mediterraneo occidentale a quello orientale, molti danno alla parola 'sbarramento' un valore letterale assoluto, mentre essa significa nient'altro che una relativa facilità di vigilanza, la quale può essere integrata da corrispondente tempestività d'intervento di forze... pronte in basi situate sulle sponde del passaggio. In conseguenza il nemico può tentare l'attraversamento, di giorno con forze superiori a quelle dislocate a protezione, e di notte sottostando a quasi sicuri e continui attacchi di siluranti".

la filosofia militare prevalente nel secolo XIX - si sarebbe passati al concetto della difesa mobile dell'isola, facendo perno su Messina, all'inizio del nuovo secolo (7).

Strumento primario per condurre la politica estera, per assicurare presenze e mostrar la bandiera in ogni punto del globo, per sostenere imprese coloniali in terre lontane, e insieme strumento primario di difesa, in un periodo nel quale la minaccia per il paese veniva dal mare, la marina militare italiana si trovò dinanzi ad una serie di compiti difficili. E anch'essa, come il paese che serviva, dovette *essere* subito, improvvisandosi all'altezza dei problemi che le si proponevano, spesso tutti insieme e con un grado elevatissimo di urgenza. Alle spalle, questa marina non aveva molto: uno Stato debole, appena formato, predestinato a pagare ogni giorno lo scotto della distanza pesante che v'era tra le sue velleità e le possibilità reali. Non poteva cercare appoggio nella marina mercantile, travolta per lunghi anni da una grave crisi, dopo l'unificazione, ed afflitta da ritardi storici anche dal punto di vista tecnologico (8). Nè vi erano le tradizioni a sostenerla, chè i ricordi lontani delle repubbliche marinare - o quelli, più remoti ancora, degli ammiragli romani - apparivano assai gravemente offuscati dal vicino e bruciante ricordo dell'unica volta in cui la marina italiana, a Lissa, aveva affrontato il nemico. E l'Italia, con le sue grandi città sul mare aperte all'offesa avversaria, con le sue lunghe coste senza protezione, rappresentava in sè un problema strategico insolubile e assurdo, nel quadro di un'alleanza continentale dapprima statica e poi, quando nell'ultimo decennio del secolo le aspirazioni di Berlino alla conduzione di una politica mondiale rimisero in moto equilibri e schieramenti, anche pericolosa.

In tale situazione, la marina militare italiana si mosse ad occhi aperti. Ebbe, per sua fortuna, uomini di primo piano che la guidarono con energia ed equilibrio ed influirono sugli orientamenti generali del paese.

8. — La politica della flotta si rivelò come elemento fondamentale e complesso, sia nei confronti della sicurezza nazionale che della realizzazione di adeguati strumenti industriali. Già orientata, fin dagli ultimi tempi della Destra, verso costruzioni navali di grandi dimensioni, la nuova filosofia

---

(7) Rapporto n. 73, s.d. (ma deve trattarsi della primavera: maggio?) 1902, dell'addetto navale francese a Roma al ministro della Marina, AMF, BB 7, 156, D. L'ufficiale - probabilmente il CV Davin - riteneva Messina inattaccabile dal nord, e non mancava di far rilevare che dalla Sicilia occidentale si sarebbe fatto presto a sbarcare un corpo di truppe in Tunisia.

(8) Cfr *Commissione parlamentare d'inchiesta sulle condizioni della marina mercantile, Atti*, 7 voll., Roma 1883 (Commissione Boselli); *Commissione parlamentare d'inchiesta sui servizi marittimi, Atti*, 3 voll., Roma 1906. Vedi, per i dati relativi alla flotta a vela ed a propulsione meccanica, ISTAT, *Sommario di statistiche storiche 1861-1955*, Roma 1958, p. 138.

della marina - liquidate le navi di Lissa <sup>(9)</sup> - parve riassumersi nella sfida che i progettisti italiani lanciarono con la realizzazione della "Caio Duilio" <sup>(10)</sup>. La nave era stata costruita tra giudizi scettici e perplessità - non mancò chi prevede che si sarebbe rovesciata al varo <sup>(11)</sup> - che contribuirono, per contraccolpo, a talune esagerazioni straniere circa il valore militare dell'unità <sup>(12)</sup>. Il progetto era stato impostato e condotto a termine cercando di tradurre in chiave operativa - realizzando una corazzata più veloce e più potente di quelle esistenti - le indicazioni enunciate a suo tempo dal Saint Bon e dal Consiglio superiore della marina, che individuavano l'effetto risolutivo - malgrado l'opposta esperienza di Lissa - nell'impiego delle artiglierie di grosso calibro. L'impostazione strategica affidava alla squadra da battaglia la difesa delle coste, da attuarsi in maniera elastica attraverso interventi distruttivi condotti con la massima rapidità e con la massima potenza di fuoco consentita dallo stato dell'arte.

In un periodo di trasformazione dell'economia nazionale, che da essenzialmente agricola tendeva a dotarsi di una nuova struttura industriale, l'adozione di una tale linea comportò anche l'applicazione di una serie di azioni promozionali, fondate sulla manovra della domanda pubblica di settore. I programmi navali, infatti, oltre che dei dati militari, tecnici, economici, commerciali e politici direttamente connessi all'impiego dell'unità, tennero conto anche dell'obiettivo di far nascere nel paese una moderna industria, capace di produrre la corazzatura difensiva ed i mezzi principali di offesa. Per raggiungere tali fini, si adottarono anche misure protezionistiche, come era probabilmente inevitabile nella situazione del tempo. D'altra parte, se è vero che queste politiche di protezione comportano spesso conseguenze negative - in ordine ai costi dei prodotti protetti e ad altri aspetti che penalizzano la concorrenza - è anche vero che se uno Stato ha veramente bisogno della marina, deve essere capace di costruirselà <sup>(13)</sup>.

(9) Il ministro Saint Bon presentò un apposito provvedimento in Parlamento nel dicembre 1873 e riuscì a farlo approvare dopo lunghe e dure polemiche, nel dicembre 1875. Cfr E. PRASCA, *L'ammiraglio Simone de Saint Bon*, Roma-Torino 1906, p. 103; G. COLLIVA, *Uomini e navi nella storia della Marina militare italiana*, Milano 1972, pp. 44-46.

(10) Vedi G. GIORGERINI e A. NANI, *Le navi di linea italiane*, 3ª edizione, Roma 1969, pp. 165-74.

(11) L'ingegnere navale britannico E.F. Reed. Per la polemica con l'ispettore del genio navale F. Mattei, *ibidem*, pp. 161-64.

(12) La relazione francese al bilancio della marina 1879 la definiva come "la più forte macchina da guerra che l'arte navale abbia creato", e il senatore americano Bonjean giunse ad affermare in assemblea: "La sola *Duilio* della marina italiana potrebbe distruggere tutta la nostra flotta". Vedi anche B. BRIN, *La nostra marina militare*, Roma 1881, pp. 11-15; M. GABRIELE, *Lo strumento della legge navale nello sviluppo della politica marittima dall'Unità d'Italia in poi*, Roma 1975, pp. 21-22.

(13) Il 2 giugno 1860, rispondendo alla Camera al deputato Pareto, che aveva avanzato una interpellanza per conoscere lo stato delle cose della Marina, il Cavour affermò, tra l'altro: "lamento una grandissima lacuna nell'industria del nostro paese; noi non abbiamo ancora alcuno stabilimento che si sia dedicato alla costruzione di navi in ferro. Questa, ripeto, è una lacuna gravissima sia per il governo, ove venissero ad introdursi le navi corazzate, sia per l'indu-



Dopo la parentesi 1880-1883 - in cui il ministero della Marina fu retto da Ferdinando Acton, favorevole all'indirizzo opposto sostenuto dalla "*Jeune École*" (14) - la medesima politica di costruzione di grandi unità corazzate fu rilanciata, col ritorno del Brin, e furono completate le operazioni già impostate in precedenza per il rafforzamento dell'industria pesante e di quella degli armamenti (15). Così la Terni venne a costituire "la prima pietra dell'edificio siderurgico italiano con una impresa di tipo moderno" (16), mentre anche la fabbrica di cannoni Armstrong di Pozzuoli, il silurificio di Venezia, gli stabilimenti meccanici Ansaldo di Sampierdarena e Guppy di Napoli venivano sostenuti con commesse della Marina; analogamente l'apparato cantieristico del paese ne usciva rafforzato, sia per lo sviluppo delle attività siderurgiche e meccaniche in genere, sia per il beneficio diretto che i cantieri navali ricavano dalle costruzioni militari, che in varie occasioni valsero a sollevare talune aziende da congiunture critiche. Il miglioramento

---

stria privata, la quale è sempre costretta a ricorrere all'estero, tanto per la costruzione, quanto per le riparazioni dei battelli in ferro. Il governo desidera molto di poter favorire questa industria e veder modo d'introdurla nel nostro paese; e per quanto io non sia fautore del sistema protezionista, per quanto io sia disposto a mantenere, ad eccitare anzi la concorrenza fra le fabbriche interne e le estere, tuttavia io crederei che, se vi fosse mezzo d'introdurre nel nostro paese questa industria delle costruzioni navali in ferro, sarebbe il caso non di accordare privilegi, ma di veder modo di secondare gli sforzi di quei capitalisti, i quali venissero a stabilirsi fra noi". Anche da queste dichiarazioni gli uomini della sinistra traevano sostegno alla loro politica.

(14) In Francia il suo più autorevole esponente, l'ammiraglio H.L.T. Aube, accettando - da ministro della Marina - una riduzione sui fondi per le costruzioni navali, nel 1886, si tirò addosso una serie di critiche aspre, specie da quegli ambienti navali che ritenevano la nuova strategia troppo difensiva e destinata a rivelarsi perdente nei confronti della marina britannica. In Italia Ferdinando Acton, ministro della Marina dal novembre 1879 al novembre 1883, sosteneva che si dovesse dar la preferenza ad unità più piccole e manovriere, anche se ben protette con corazze, convinto che questo tipo di navi sarebbe stato più utile per la difesa della lunghissima linea delle coste italiane. Di qui le polemiche con il Saint Bon ed il Brin, che pubblicarono, con riferimento alla discussione in atto, rispettivamente, *La questione delle navi* (Torino 1881) e *La nostra marina militare*, cit. Cfr la voce *Acton Ferdinando* di R. BERNOTTI, in *Dizionario Biografico degli Italiani* (d'ora in poi indicato con D.B.I.), I, Roma 1960, p. 205, dove è riportata una bibliografia. Vedi anche GABRIELE, *Le convenzioni navali, ecc.*, cit., pp. 19-20.

(15) Tale operazione - secondo E. GUAITA, *Alle origini del capitalismo industriale italiano: la nascita della Terni*, in "Studi storici", XI (1970), p. 309 - fu "la diretta risultante di una precisa volontà politica del governo e dello Stato... di porre in mani considerate sicure e fidate la nascente industria bellica nazionale". Ricorda A. CAPONE, nella voce *Brin Benedetto*, D.B.I., XIV, Roma 1972, p. 313, che l'intervento protezionistico "se dava allo Stato la possibilità di usufruire pienamente della disponibilità di vasti settori dell'industria privata, determinava poi a sua volta un processo di concentrazione capitalistica imperniato intorno a questi settori industriali".

(16) R. ROMEO, *Aspetti storici dello sviluppo della grande impresa in Italia*, in "Storia contemporanea", I (1970), p. 8. Fino ad allora le corazze erano state fornite dall'industria estera, generalmente francese, A. BOZZONI, *Marina militare e costruzioni navali*, in *Cinquant'anni di storia italiana*, Roma 1911, I, p. 49.

della qualità dei prodotti trovò conferma in una serie di esportazioni di navi da guerra che fruttarono, nell'ultimo lustro del sec. XIX, circa 100 milioni di valuta aurea (17).

Le vedute del Brin e del Saint Bon si integrarono abbastanza armonicamente - malgrado le crescenti difficoltà di carattere interno ed internazionale che caratterizzarono il decennio di fine secolo - con quelle del Bettolo, che successe loro al ministero della Marina. Due punti erano ben chiari alla mente del Bettolo ed entrambi rappresentavano un progresso e una integrazione della filosofia di fondo che era stata applicata allo sviluppo navale italiano. Il primo riguardava il campo strettamente operativo, nel quale doveva trovar posto per un largo impiego, a fianco delle maggiori unità dotate di grosse artiglierie, il naviglio silurante: in un certo senso, questa visione più moderna consentiva di superare anche le vecchie polemiche in un quadro tattico e strategico più completo (18). Il secondo concerneva i rapporti più generali che occorreva riconoscere tra lo sviluppo della marina militare e di quella mercantile, per la costruzione di un "potere marittimo" globale, capace di tener conto di ogni elemento di forza e di debolezza e, quindi, di esprimersi in maniera ottimale nelle politiche dello Stato.

Non si può trascurar di ricordare come durante tutto il periodo in esame, strumento fondamentale siano state organiche leggi navali: Nella necessità di dislocare le spese per le costruzioni su un ampio arco di tempo, sia per ovviare a problemi di bilancio, sia per definire un programma coerente di rinnovo e di potenziamento della flotta, si era sempre cercato nella marina italiana di disegnare in anticipo piani poliennali di costruzioni.

Nel 1877, il ministro Saint Bon ottenne il consenso del Parlamento su una legge navale globale, che prevedeva un organico di 72 unità (19) da raggiungersi in 10 anni, con una spesa ordinaria di 126 milioni ed una straordinaria di 20. Benchè fossero previste solo due nuove grandi unità da battaglia, tutta una serie di rinnovi e di ammodernamenti consentiva di definire importante questa legge, partendo dalla quale l'Italia raggiunse nei successivi decenni posizioni di tutto rispetto nel campo navale. La sua realizzazione comportò in 10 anni l'impostazione di 7 corazzate contro le 8 previste

---

(17) V.D. FLORE, *L'industria dei trasporti marittimi in Italia*, II, Roma 1970, p. 306; B.D.I., *Brin Benedetto*, cit., p. 317.

(18) B.D.I., *Bettolo Giovanni*, IX, Roma 1967, pp. 768-70. L'autore della voce, R. GUÈZE, ricorda che il Bettolo fece costruire una classe di corazzate piccole e veloci ("Vittorio Emanuele", "Regina Elena", "Roma", "Napoli") che nel quadro politico militare della Triplice erano state costruite con il "criterio di avere navi più forti degli incrociatori corazzati e più veloci delle corazzate francesi e inglesi, in modo da poter accettare o rifiutare, secondo le evenienze, il combattimento" (p. 769).

(19) Di cui 16 di 1<sup>a</sup> classe, 10 di 2<sup>a</sup> classe e 20 di 3<sup>a</sup> classe, oltre a 14 navi onerarie e sussidiarie ed a 12 destinate ad impieghi locali.



in partenza, di 8 navi di seconda classe contro le 4 programmate, di 15 unità di terza classe invece di 12, di due trasporti in luogo di uno, di 127 torpediniere a fronte di un numero molto minore indicato inizialmente.

L'esperienza dimostrava la validità e, nello stesso tempo, l'elasticità del programma. Il ministro Brin fu quindi incoraggiato a presentare, il 30 maggio 1887, una nuova importante legge navale che modificava il quadro del naviglio fissato nel 1877 (20), con una spesa straordinaria di 85 milioni in nove anni. Fu questa l'ultima importante legge navale italiana del secolo XIX, che consentì l'impostazione e la realizzazione di nuovi tipi di unità militari che abbracciavano tutte le categorie di naviglio, dalle grandi navi di linea - come i tipi "*Filiberto*" e "*Regina Margherita*" - agli incrociatori corazzati - come i tipi "*Marco Polo*", "*Vettor Pisani*" e "*Garibaldi*" - alle siluranti ed al naviglio ausiliario. Per le navi maggiori, la tendenza generale era diretta al rafforzamento della corazzatura ed all'aumento della velocità. Sebbene l'Italia si trovasse ad attraversare, subito dopo l'approvazione della legge navale del 1887, una crisi economica pesante - tanto che le spese per la marina diminuirono in lire costanti fino all'esercizio 1895-96 - la flotta italiana venne valutata, tra i primi anni '90 e l'apertura del canale di Kiel (1895), come la terza del mondo (21).

Dal punto di vista organizzativo interno, occorre ricordare che nel 1885 fu istituito l'ufficio di S.M., che col passare del tempo era destinato ad assumere sempre maggiore importanza, benchè all'inizio fosse stato concepito quasi solo come un ufficio studi, con un totale di 13 ufficiali addetti, che due anni dopo scendevano a 7. Intorno al 1890, tuttavia, la funzione di questo ufficio prese gradualmente ad essere più significativa, finchè nel 1893, nel quadro di una nuova riforma, lo S.M. fu separato dal Gabinetto con cui aveva convissuto ed "aggregato" al segretariato generale, nuovamente istituito e retto dal sottosegretario (22). Fin da questa prima fase l'ufficio di S.M. ebbe certamente una funzione di preparazione notevole e ad alto livello, visto che da esso uscirono successivamente ministri e massimi esponenti delle gerarchie marittime.

La prima formazione dei quadri ufficiali fu affidata all'Accademia di Livorno. Al momento dell'unificazione due scuole di marina, a Napoli ed a Genova, avevano avuto il compito di preparare i giovani ufficiali, ma lo stesso Cavour si era reso conto della opportunità di superare tale dualismo e il Persano, ministro della Marina, aveva proposto già nel 1862 l'istituzione

(20) Portandolo a 20 unità di 2<sup>a</sup> classe, 40 di 3<sup>a</sup> classe, 16 trasporti, 26 navi per impieghi locali e 190 torpediniere; il numero delle unità maggiori restava immutato.

(21) Cfr GABRIELE, *Lo strumento della legge navale, ecc.*, cit., pp. 11-12.

(22) G. GALUPPINI, *Il Ministero della Marina*, supplemento alla "Rivista Marittima" di luglio-agosto 1970, pp. 13-25.

di una sola Accademia <sup>(23)</sup>. Vi riuscì, dopo molti studi e molte discussioni, il ministro Benedetto Brin, con un ddl presentato nel marzo 1878. Inaugurata il 1° ottobre 1881, l'Accademia raggiunse rapidamente un alto grado di efficienza, che venne perfezionandosi nel tempo, specie dopo la riforma del 1894 - attuata con l'anno accademico 1897-98 - voluta dal ministro Morin, che era stato il sesto comandante dell'Istituto. L'Accademia di Livorno si preoccupava della formazione dei quadri dei giovani ufficiali, in diverse specialità, ma soprattutto degli ufficiali di vascello, e divenne un organo di selezione e di preparazione di eccezionale valore, che contribuì senza dubbio in maniera efficace all'aumento della cultura generale e specifica degli ufficiali di marina, fornendo ai giovani allievi le conoscenze teoriche e pratiche necessarie, oltre alla coscienza di essere partecipi di un ruolo importante, in un momento di crescita della nazione. Ciò diede agli allievi un grande prestigio sociale, che non si esauriva all'interno di un paese - l'Italia - che si era trovato ad improvvisare una moderna mentalità marittima, ma traeva conforto dai giudizi positivi che venivano dall'estero <sup>(24)</sup>.

9. — Anche la marina mercantile dipendeva dallo stesso dicastero <sup>(25)</sup>, e le relative politiche di settore furono gradualmente articolate tenendo conto, nella misura del possibile, della opportunità di utilizzarle in funzione di una concezione globale del potere marittimo. Del resto, fin dall'inizio della vita unitaria era stato chiaro ai responsabili il rapporto costante che intercorreva tra marina militare e marina mercantile: "La marina militare - si affermava negli *Studi per la compilazione di un piano organico della marina italiana eseguiti per ordine del ministro della Marina* <sup>(26)</sup> - non solo protegge ed estende il commercio ove già esiste - e ciò col mantenere stazioni

---

(23) C. PELLION DI PERSANO, nelle sue *Osservazioni sugli studi sul piano organico della R. Marina italiana*, Genova 1863 - ripubblicato da A. LUMBROSO, *Il processo dell'ammiraglio Persano*, parte II, *Documenti editi ed inediti sulla campagna navale di Lissa*, Roma 1905, da cui è tratta la citazione (p. 106) - richiama, tra l'altro, "la necessità di una sola accademia navale per gli studi superiori... chè, oltre dei vantaggi che ne verrebbero dall'uniformità d'istruzione, concorrerebbe potentemente a togliere ogni dualismo".

(24) Come quello espresso dall'addetto navale a Roma, CV Davin, al suo ministro nella sua lettera n. 27 (ottobre?) del 1901, AMF, BB 7, b. 156, f.c.. È ben noto, d'altronde, che l'Accademia di Livorno fu sempre molto ricercata per la preparazione da parte di ufficiali di altri paesi. Vedi, per notizie, la pubblicazione celebrativa del cinquantenario, AA.VV., *La Regia Accademia Navale*, Livorno 1931.

(25) Vedi FLORE, cit., II, pp. 30-34. Alla stessa fonte si è attinto ampiamente per quanto segue in relazione alla marina mercantile: *ad indicem*, ma specialmente alle pp. 164-306, 363-72, 457-81, 540-57 e 601-30.

(26) Torino 1863, p. 20. La pubblicazione era stata effettuata in relazione a dibattiti parlamentari che il Persano aveva dovuto affrontare da ministro, e fu voluta dal suo successore Menabrea: cfr GABRIELE, *La politica navale italiana dall'Unità, ecc.*, cit., p. 165.

e crociere in quei mari, nei quali affluiscono i legni mercantili e col servire di esempio e d'istruzione ai naviganti - ma stabilisce altresì, col solo prestigio della sua presenza, relazioni mercantili in quei mari ove interessi abituarli non regnano per anco. Nessuno meglio che la marina da guerra può finalmente raccogliere quei lumi e quei dati che sono necessari al governo per stabilire pratiche, trattati e convenzioni cogli altri stati e potenze marittime, i quali dischiudano nuove vie di lucro al commercio nazionale e facilitino quelle esistenti''.

Al momento dell'unificazione, la marina italiana era sostanzialmente a vela (9.143 unità, per tsl 654.000, a vela, e 57 unità, per 10.000 tsl, a vapore). La flotta a vela andò aumentando fino a superare il milione di tsl nel 1876, mentre quella a vapore cresceva ad un ritmo inadeguato alle esigenze del tempo, sia per la frammentazione delle iniziative armatoriali, sia per difficoltà di natura finanziaria. I cantieri, inoltre, erano specializzati nelle lavorazioni in legno.

Ben presto, una crisi di assestamento si sovrappose a tale stato di cose, aggravando le carenze di fondo. All'interno del nuovo stato unitario si andarono stabilendo nuovi equilibri tra i vari centri marittimi, in relazione anche ai diversi livelli di sviluppo - economico, industriale, imprenditoriale - che essi avevano raggiunto nei vecchi stati regionali e provinciali. Questi si erano fondati su economie più ristrette che non quella della nuova formazione statale unitaria ed avevano condotto politiche marittime indipendenti tra loro, ciascuno nei parametri del proprio immediato orizzonte economico.

Anche la concentrazione delle flotte sotto la medesima bandiera diede luogo a conseguenze rilevanti. I processi locali di evoluzione che si fondavano sulla funzione ricoperta dai singoli centri marinari nei vecchi stati subirono modificazioni, arresti, talvolta penalizzazioni gravi per il nuovo tipo di concorrenza che si veniva ad instaurare. La caduta delle frontiere interne italiane modificò il raggio d'azione dei porti e, in generale, gli scali maggiori ne risultarono favoriti, a discapito dei minori. E ciò non soltanto in relazione al volume dei traffici, quanto anche per la qualità e la consistenza della flotta registrata nelle diverse circoscrizioni marittime. La riluttanza ad investire in navi a propulsione meccanica e di stazza maggiore condizionò il ritardato adattamento della marina mercantile italiana alle nuove competizioni marittime. La consistenza globale della flotta diminuì dal 1875 al 1895, poi ritornò ad espandersi, ma il lento sviluppo della navigazione a vapore favorì il prevalere della concorrenza straniera (27).

---

(27) M. GABRIELE, *Lo sviluppo della marina mercantile italiana*, in "Il Veliero", IX, 3 (giugno 1965), pp. 327-48.

Nel complesso, prescindendo da considerazioni qualitative, la marina mercantile italiana si trovava, intorno al 1870, a gareggiare con quella francese per il 3° posto nella graduatoria mondiale delle flotte, collocandosi al di sopra di quella tedesca ed austro-ungarica, che pure la superavano come naviglio a vapore; ma già 10 anni dopo la posizione italiana era scaduta al 5° posto, a grande distanza dalla Germania. Una serie di elementi avevano contribuito a deprimere il settore del trasporto marittimo nazionale: alla crisi dei noli si aggiungeva la crisi dell'armamento, e quest'ultima travolgeva con sé l'industria delle costruzioni navali. Gli armatori, carenti di capitali e di spirito associativo, non sostituivano più le navi che andavano fuori mercato e dall'estero non arrivavano più ordini di navi che l'evoluzione tecnica aveva ormai superato (28).

La costruzione della rete ferroviaria e il corrispondente disimpegno dello Stato da gran parte delle linee costiere sovvenzionate ebbe l'effetto di sottrarre al trasporto marittimo, fin dall'inizio, una parte del traffico, anche se poi, in relazione all'aumento generale del movimento delle merci cui proprio le ferrovie davano impulso, il cabotaggio poté riprendere fiato e raggiungere, tra il 1888 e il 1892 (con 3,3 e 3,2 milioni di t. trasportate), i propri massimi. Negli anni successivi, tuttavia, soprattutto a causa dell'aumentata concorrenzialità della strada ferrata che trovava spinte moltiplicatrici nel completamento e nell'espansione della rete, si verificò un lungo periodo di stasi. Per i passeggeri, poi, la flessione del traffico marittimo in favore di quello terrestre, aveva assunto fin dall'inizio il carattere di un fenomeno storico irreversibile (29).

Nel traffico internazionale che faceva capo agli scali italiani, la partecipazione nazionale in termini di tonnellaggio delle navi arrivate e partite, diminuì dal 35% del 1865-70 al 24% del 1885-90. La tariffa doganale protezionistica del 1887 costituì una svolta nella politica commerciale italiana, moderata solo parzialmente dai nuovi trattati commerciali con i singoli altri paesi che seguirono la denuncia generalizzata dei precedenti accordi: e poichè i mercati del centro Europa sostituirono in buona parte quelli tradizionali francesi, non se ne avvantaggiò la marina mercantile, che conobbe anni di stasi, da cui si riprese solo nel decennio di fine secolo.

---

(28) Ammettendo che l'intera marina mercantile italiana avesse un valore di 200 milioni di lire dell'epoca, 130 andavano attribuiti al naviglio a vela, G. RONCAGLI, *L'industria dei trasporti marittimi*, in *Cinquant'anni di storia italiana*, cit., p. 27. E. CORBINO, in relazione a tale requisito qualitativo, attribuiva alla marina italiana, per il 1877, una consistenza nominale in termini di tonnellaggio tale da situarla al terzo posto della graduatoria mondiale, ma una quota non superiore al 5% dei traffici mondiali, *Statistica marittima*, Napoli 1944, p. 64.

(29) E. CORBINO, *Economia e politica marittima*, Napoli 1937 (ediz. litografata), pp. 225-34.

Intanto il governo, preoccupato dell'andamento del settore, aveva accettato nel giugno 1880 la nomina di una commissione parlamentare d'inchiesta (commissione Boselli, dal nome del suo presidente), che nel 1883 consegnò un'ampia relazione sulle condizioni delle industrie marittime. Dalle analisi della commissione prese le mosse una serie di misure articolate che miravano con l'intervento pubblico a rilanciare la marina mercantile e le industrie connesse, alla luce anche di considerazioni di natura generale sulla rilevanza diretta e indiretta del settore nel quadro dei fini politici ed economici che guidavano la politica italiana in quegli anni. Gli effetti che se ne ebbero non furono certamente tutti immediati, nè esenti da critiche, ma tuttavia sempre degni di essere richiamati.

Negli stessi anni in cui si sviluppava l'azione, di cui si è detto, di potenziamento dell'industria siderurgica e meccanica collegata alla flotta militare, furono varate misure dirette al sostegno dell'attività cantieristica navale. La legge del 1885<sup>(30)</sup> prevedeva un contributo forfettario (vale a dire che teneva conto del costo di costruzione dello scafo e del motore, avendo come indice di riferimento i prezzi inglesi) di 60 lire a t. lorda per le nuove navi a propulsione meccanica e scafo in ferro; il contributo scendeva a 15 lire per gli scafi di legno a propulsione velica. Qualche anno dopo<sup>(31)</sup> i contributi salirono a 77 lire per t. lorda per gli scafi in acciaio ed a 17,50 per quelli in legno; questi livelli di sostegno furono riconfermati nel 1896<sup>(32)</sup>. Mentre la normativa del 1885 aveva dovuto registrare un sostanziale fallimento, le leggi che seguirono ebbero fin troppo successo, tanto che nel 1901 un nuovo provvedimento legislativo intervenne ad abbattere il livello dell'aiuto, ridimensionandolo a 35 lire per t. lorda per gli scafi d'acciaio ed a 13 lire per quelli di legno<sup>(33)</sup>. In quell'occasione, anche per opera del ministro della Marina Morin, si tentò di limitare il peso che l'industria siderurgica aveva avuto fino a quel momento. In ogni caso, è opinione corrente che dal 1896 sia decollata la nuova marina mercantile italiana, ed è un fatto che negli ultimi 5 anni del secolo i cantieri navali nazionali - anche per le già richiamate esportazioni di naviglio militare - costruirono un tonnellaggio più di 5 volte superiore a quello del periodo 1886-95<sup>(34)</sup>.

(30) Legge 6 dicembre 1885, n. 3547, serie 3<sup>a</sup>.

(31) Legge 20 giugno 1889, n. 6230.

(32) Legge 23 luglio 1896, n. 318.

(33) Fatte salve alcune eccezioni temporanee legate a situazioni locali particolari, cfr E. CORBINO, *Il protezionismo marittimo in Italia*, Napoli 1920, p. 43.

(34) Analogamente, nei quattro anni tra il 1896 e la fine del secolo il tonnellaggio a vapore sotto bandiera italiana aumentò dell'80%, quando nel precedente decennio aveva avuto una espansione del 50%.

Per quanto riguarda l'intervento pubblico in tema di collegamenti marittimi, dopo l'abbandono delle linee costiere divenute superflue in relazione allo sviluppo della rete ferroviaria, nuove convenzioni furono varate nel 1877 con l'obiettivo di assicurare servizi nazionali più frequenti per le isole maggiori e minori e servizi internazionali di interesse politico ed economico nel Mediterraneo e l'estremo oriente (Tunisi, Tripoli, Smirne, Salonico, Singapore). Le compagnie di navigazione Rubattino e Florio si aggiudicarono praticamente tutti i servizi: le due compagnie avevano già una collaborazione operativa e commerciale ed acquistarono insieme la Peirano e Danovaro, che esercitava servizi postali.

I tempi sembravano maturi per la creazione di una grande compagnia nazionale. Fu questa la Navigazione Generale Italiana, risultata dalla fusione della Florio e della Rubattino. La sede centrale della nuova società di navigazione fu portata a Roma, nell'intento di sfuggire alle rivalità regionali che peraltro finirono per veder prevalere - negli anni '90 - il gruppo genovese. Ma al di là di questo motivo, ben altri ve ne erano perchè la sede centrale della Navigazione Generale Italiana si localizzasse nella capitale: la compagnia aveva legami diretti con i ministeri degli Esteri e della Marina, dell'Interno e della Guerra. Essa fu utilizzata al servizio della politica dello Stato, con riferimento non solo al settore marittimo, e fu strumento prezioso - benchè spesso criticato perchè godeva del monopolio dei servizi postali - in occasione delle spedizioni coloniali come in altri momenti di emergenza.

La creazione della grande compagnia nazionale fu prima di tutto una operazione politica, che nasceva dalla constatazione della utilità di un analogo strumento in altri paesi con i quali occorreva sostenere la concorrenza in Mediterraneo: e in effetti l'Austria-Ungheria disponeva del Lloyd Austriaco e la Francia delle Messageries Maritimes. Il fatto poi che le reti di servizi della Florio e della Rubattino, pur gravitando prevalentemente su aree diverse, si intersecassero in varie zone, consentì un assetto più razionale dei servizi, anche se gli oneri conseguenti per lo Stato aumentarono, passando da 7 milioni annui a 9 e poi quasi a 13 (35).

---

(35) Si osserva, in proposito, che le compagnie Rubattino e Florio avrebbero potuto ben difficilmente competere, nella loro dimensione aziendale genovese e palermitana, con le grandi compagnie nazionali straniere di navigazione. E ciò, probabilmente, senza nemmeno vantaggio per l'erario, perchè poteva riuscire ben agevole trovare un accordo per regolare in regime di monopolio mascherato lo sfruttamento a due delle risorse che la mano pubblica poteva destinare ai servizi marittimi. Riunite insieme nella Navigazione Generale Italiana, invece, le due società madri assorbono anche le flotte oceaniche delle compagnie Raggio e Piaggio, per cui la Navigazione Generale nel 1885 disponeva già di 105 navi a vapore per tsl 91.589 - ossia circa dei quattro quinti della marina italiana a propulsione meccanica - e nel 1903, come si è già avuto occasione di ricordare, di un tonnellaggio di 189.000 tsl, che la poneva al decimo posto nel mondo. Cfr T. GROPALLO, *Navi a vapore ed armamenti italiani dal 1818 ai giorni nostri* (si ferma in realtà alla prima guerra mondiale), Borgo San Dalmazzo 1948, p. 142; BA-BUDIERI, *L'industria armatoriale di Trieste, ecc.*, cit., p. 141.



Dopo la nascita della Navigazione Generale Italiana, inoltre, disponibilità di capitale bancario - in buona parte di origine straniera, come quello tedesco della Banca Commerciale - furono attratte dall'investimento armatoriale, per cui si costituirono in Italia numerose altre compagnie di navigazione moderne e di notevoli dimensioni, come la Veloce (36).

Le nuove convenzioni del 1891, approvate solo due anni dopo, migliorarono notevolmente la situazione procedendo ad una razionalizzazione delle linee interne e consentendo di diminuire l'onere della spesa pubblica per le sovvenzioni. Il Bettolo, che doveva divenire successivamente per due volte ministro della Marina, criticò la politica spinta di incentivi tramite sovvenzione, affermando che lo sviluppo industriale e commerciale non ne era stato stimolato in modo da giustificare le spese sostenute; egli propose piuttosto un "contributo di nolo", via di mezzo tra la sovvenzione vera e propria ed il premio di navigazione, che gli appariva più produttivo, come dimostrava l'esperienza austro-ungarica. Il lungo e animato dibattito ebbe, tutto sommato, un effetto positivo: all'interno la Sardegna otteneva finalmente un sensibile miglioramento delle comunicazioni e all'estero - anche con qualche successiva misura - le linee veramente importanti restavano assicurate. Il tutto con costi relativamente meno elevati e con l'ingresso, a fianco della Navigazione Generale che manteneva la concessione di quasi tutte le linee, di qualche nuovo concessionario per i collegamenti locali (37).

Al di fuori delle convenzioni marittime, l'attività armatoriale fu sostenuta con i premi di navigazione. Gli armatori, nel congresso di Camogli del 1880, ne avevano invocato l'erogazione indiscriminata, sia per la navigazione a vapore che per quella a vela. La commissione Boselli finì per proporre, dopo esitazioni e discussioni, la concessione del premio, tenendo conto anche del fatto che nella marina mercantile francese questa forma di incentivo e di sostegno era già stata adottata a partire dal 1881. La legge 6 dicembre 1885, n. 3543, serie 3<sup>a</sup>, istituì premi di navigazione oceanica e per quella tra il Mediterraneo e gli scali non europei oltre Gibilterra ed oltre Suez. Bisognava che la nave fosse di costruzione nazionale e non superasse i 10 anni di età per i piroscafi ed i 15 per i velieri: venivano concesse 0,65 lire

---

(36) Altre compagnie di un certo rilievo furono la Puglia, l'Italia, il Lloyd Italiano, la Transoceanica, la Transatlantica, i Caricatori Riuniti di Brindisi, il Lloyd Sabauda, la Sicula Americana, la Veneziana, la Commerciale, l'Italo Brasiliana: cfr GROPALLO, cit., pp. 119, 126-27, 136, 199, 207, 251-53. Del resto anche altre banche si interessarono di armamento, come il Credito Italiano, ed anche altri organismi che disponevano di capacità finanziarie.

(37) La Puglia ebbe in Adriatico, oltre a servizi locali, i collegamenti con l'Albania e la Dalmazia - cui si attribuiva per motivi politici e strategici una notevole importanza - e le compagnie Siciliana e Napoletana i servizi locali, rispettivamente, con le Eolie e le isole pontine e partenopee; inoltre la Navigazione Generale subconcesse la linea Genova-Batavia, dopo essere stata a ciò autorizzata su motivazioni di natura tecnica, alla compagnia olandese Nederland.

per t. netta ogni mille miglia percorse, indipendentemente dal carico, oltre a maggiorazioni speciali per il trasporto del carbone. Nel decennio 1886-1895 - secondo i dati calcolati dal Corbino, critico sul protezionismo marittimo (38) - furono pagate ai piroscafi 7.676.000 lire, di cui 4.257.000 alla Navigazione Generale Italiana e 1.363.000 alla Veloce, che assorbirono così da sole quasi l'80% dell'erogato. Nello stesso periodo il tonnellaggio dei piroscafi sotto bandiera italiana aumentò più del doppio, ma si trattò in gran parte di unità di seconda mano comperate all'estero - nel 1895 il 93% del tonnellaggio risultava di costruzione straniera - che per tale motivo non potevano accedere ai premi, sempre che fossero state acquisite dopo l'entrata in vigore della legge. Durante il decennio di cui si tratta, che fu caratterizzato da una congiuntura internazionale tendente al ribasso dei noli, aumentarono sia la percorrenza media per viaggio, sia - ma meno - la quantità trasportata per viaggio-nave.

La scadenza della normativa del 1885 ebbe luogo in un momento in cui la pratica dei premi alla navigazione, in una forma o nell'altra, era divenuta comune a diversi paesi (Francia, Austria-Ungheria, Spagna, Giappone); venne quindi pressochè naturale un rinnovo della vecchia legge, ed insieme un aumento della misura del premio (portato da lire 0,65 a 0,80 a t. lorda, invece che netta, ogni mille miglia) ed un allargamento generale delle maglie, ciò che ebbe effetti negativi sulla finanza pubblica, dal momento che gli stanziamenti previsti si dimostrarono rapidamente insufficienti (ricorda il Flore che la media annuale della spesa, neanche a metà percorso, era di oltre milioni 2,8 all'anno, mentre per tutto il decennio si erano stanziati 18 milioni) (39).

Il miglioramento della congiuntura fece sì che gli armatori beneficiassero, contemporaneamente, di una normativa più favorevole e del rialzo dei noli. Da qui la grande espansione dei traffici e della flotta nell'ultimo periodo del secolo, e la conseguente decisione governativa di ridurre la misura dei premi. La nuova legge 16 maggio 1901, n. 176, fissò infatti a lire 0,45 per t. lorda e per mille miglia di percorso il premio di navigazione dei piroscafi ed a 0,20 quello per i velieri la cui costruzione era stata dichiarata entro il settembre precedente, ma che non erano ancora entrati in servizio.

---

(38) *Il protezionismo marittimo in Italia*, cit., p. 30. Sempre E. CORBINO, in *Economia dei trasporti marittimi* (Città di Castello, 1926), p. 319, ribadiva che questa politica aveva dato "risultati non molto felici", come in Francia, da dove era stata presa a modello, cfr L. ROUX, *La marine marchande*, Parigi 1923, p. 143. Sul protezionismo marittimo vedi anche F. DI PALMA, *La nostra marina mercantile*, La Spezia 1899; L. BARBERIS, *Lo sviluppo marittimo nel secolo XIX*, supplemento a "Rivista marittima", settembre 1907; C. SUPINO, *Lo sviluppo marittimo nel secolo XIX*, Roma 1907; M. VOCINO, *Il protezionismo marittimo dalle origini nei vari stati*, Napoli 1912; ecc..

(39) *L'industria dei trasporti marittimi in Italia*, cit., II, p. 553.



Anche questo genere di incentivazione obbedì al fine di accelerare i tempi dello sviluppo, stimolando le forze imprenditoriali del settore a muoversi in senso omogeneo con la politica generale di espansione all'interno ed all'estero, sia in chiave economica e commerciale, sia in chiave coloniale. Una critica a posteriori appare non agevole, se si tiene conto che taluni obiettivi apparivano - nella logica del tempo e in quella particolare dettata dai bisogni dell'Italia - irrinunciabili per motivi che riguardavano il ruolo medesimo della compagine nazionale nel mondo, e che gli strumenti di cui si disponeva nell'epoca per sostenere una linea forzata di sviluppo si riassumevano, pur se in forme e misure diverse, sostanzialmente nel protezionismo.

Gli esempi della concorrenza erano sotto questo profilo di una monotonia significativa, almeno per quella concorrenza che si sentiva di più: la francese e l'austriaca.

In campo portuale, l'amministrazione della marina si era trovata, nel 1867, a dover tener conto di ben 298 approdi, disseminati lungo le coste italiane. Per contro, nella dimensione modesta delle finanze degli stati preunitari, scali che avrebbero potuto essere rilevanti anche nel nuovo quadro nazionale non avevano ricevuto quegli adeguamenti che l'aumento della stazza unitaria e del pescaggio, come pure dell'estendersi della navigazione a vapore, avrebbero richiesto.

La situazione fu affrontata con una impostazione centralizzata ed unitaria, la sola che offriva la possibilità di definire le priorità degli interventi alla luce degli interessi del paese e non di quelli locali. I lavori della commissione Boselli furono molto utili per i problemi degli scali marittimi e delle comunicazioni ad essi connesse, specie quelle ferroviarie. Nel 1885 fu emanato un testo unico (R.D. 2 aprile, n. 3095) che definiva una nuova classificazione dei porti, in due categorie: la prima comprendeva i porti militari e quelli rifugio che interessavano la sicurezza della navigazione; la seconda abbracciava i porti commerciali, suddivisi in quattro classi in relazione all'importanza del traffico, misurato sulla media delle merci manipolate nel triennio precedente. Veniva introdotta quindi una logica precisa nella definizione della funzione di ogni singolo porto commerciale.

Contemporaneamente furono avviati interventi significativi che ebbero effetti positivi sul complesso sistema portuale del paese. Le medie decennali degli investimenti possono valutarsi intorno ai 7,1 milioni all'anno per il decennio 1871-81, in 14,5 per il decennio 1881-91 e in 11,1 per il decennio 1891-1900: lo sforzo più importante fu condotto tra il 1876 ed il 1889.

Con tutto questo, alla fine del secolo il ritardo storico del sistema portuale italiano e l'accelerazione e la moltiplicazione delle esigenze connesse al suo esercizio, diedero luogo ad una situazione nuovamente critica per

l'aumento del traffico. Si ricorse allora ad un organo collegiale, per i porti di Genova e di Venezia, che era già stato in uso nel regno borbonico, vale a dire le "commissioni portuali", istituite, rispettivamente, a Genova nel 1888-89 ed a Venezia dieci anni dopo. Tali organismi avevano dato già buona prova in altri paesi realizzando una certa autonomia di gestione, ma in Italia non furono molto ben visti dall'amministrazione centrale. Comunque è da quelle esperienze che derivarono successive strutture organizzative di riconosciuta utilità e validità, come il Consorzio del porto di Genova del 1903.

Anche dal sommario richiamo che si è fatto fin qui circa le politiche della marina mercantile, emerge chiaramente come gli uomini della flotta che si trovarono a reggere il ministero avessero in mente un quadro abbastanza preciso delle esigenze che nei diversi comparti operativi concorrevano a formare, in senso più largo che non in quello strettamente militare, la componente marittima italiana nel mondo, quel complesso di potenza navale globale che poteva pesare sulle sorti del paese. Il quale era impegnato, dal punto di vista della sicurezza, in una alleanza che non gli garantiva la difesa marittima; dal punto di vista economico, in una gara difficile contro avversari agguerriti in una fase di generale espansione dell'industria e della finanza; dal punto di vista delle esigenze specifiche, in una politica coloniale che implicava la creazione di capacità di trasporto adeguate per garantire la proiezione oltremare di una forza militare, e in una politica di relazioni che esigeva collegamenti regolari con i punti di preminente interesse nazionale nel Mediterraneo e nel mondo. Tutto questo avrebbe preteso strumenti organici e forti nel settore marittimo: coloro che ne portavano la responsabilità fecero quanto era in loro per costituirli. Nei limiti della loro capacità e della loro fantasia, ma soprattutto nei limiti ristretti che i tempi, le vicende politiche, le possibilità del paese offrivano, essi cercarono di farli nascere operando su tutti i comparti della politica marittima. In questo, utilizzarono gli uomini che avevano <sup>(40)</sup> e le indicazioni che potevano trarre dal mondo contemporaneo.

10. — E dal mondo contemporaneo venne loro il richiamo all'esistenza di un altro problema. L'opinione pubblica, nei paesi retti a democrazia parlamentare, tendeva a pesare di più, anche sul continente europeo. Di qui l'esigenza di trovare un canale privilegiato per arrivare all'opinione pubblica, per introdurla ed interessarla ai problemi della marina. Sappiamo che polemiche accese avevano accompagnato durante il secolo XIX questa o quella decisione di impostare una nave da guerra, questa o quella

---

(40) Militari e civili, come i notissimi Randaccio e Comandù, direttori generali della marina mercantile.

decisione di influire sulle sorti della marina mercantile. L'ambiente che dibatteva questo genere di problemi era naturalmente abbastanza ristretto, in un paese senza suffragio universale, con giornali a tiratura modesta e normalmente a forte caratterizzazione politica o di gruppo. Occorreva quindi trovare qualche mezzo adatto a diffondere le conoscenze dei problemi militari e mercantili della marina, affinché le spese che si affrontavano per fronteggiarli trovassero più agevolmente comprensione ed accoglimento. E poi, a parte l'informazione, occorreva la propaganda, per influenzare un'opinione pubblica sempre più vasta, che fosse capace di recepire le istanze della marina e di sostenerle nel paese.

Dopo l'inchiesta Boselli, il dibattito sulle questioni marittime si ampliò e si approfondì sulla stampa, interessando vecchie e nuove testate di quotidiani e periodici, specializzati come la "Rivista Marittima", oppure con interessi istituzionali diversi o a carattere più generale. Nuovo alimento alla discussione venne anche dalla polemica tra liberisti e protezionisti, che fu lunga ed aspra come per decenni era stata quella tra i sostenitori delle grandi unità corazzate ed i loro antagonisti favorevoli alle navi minori.

I navalisti italiani erano quindi ben convinti della necessità di procurarsi qualche strumento nuovo per acquisire consenso ed interesse intorno ai problemi ed alle esigenze della marina <sup>(41)</sup>, quando si trovarono davanti all'esempio che veniva da oltre Manica, dove nel 1894 era stata fondata la "*Naval League*". I programmi dell'associazione britannica erano ambiziosi, e andavano inquadrati, da un lato, nella secolare tradizione marittima inglese, dall'altro, nel particolare momento di accesa rivalità con la Germania, che andava accentuandosi mano a mano che il governo di Berlino procedeva alla realizzazione del proprio piano di rafforzamento della flotta.

L'anno successivo Augusto Vittorio Vecchj - noto scrittore, anche con lo pseudonimo di Jack La Bolina, di cose navali - scrisse a Benedetto Brin, non più ministro, per proporgli di farsi promotore di un'associazione impegnata ad alimentare ed arricchire la coscienza marinara e ad influire in proposito sull'opinione pubblica nazionale. Il Brin ritenne però che la sua persona - tante volte e così a fondo coinvolta in polemiche politiche - non fosse adatta per una iniziativa che doveva stare a cuore a tutti gli italiani e porsi quindi al di sopra di ogni visione di parte, e suggerì l'ammiraglio De Amezaga; non essendo però nemmeno questi disponibile, la proposta per il momento cadde.

---

(41) Scrivendo al suo ministro, l'addetto navale francese a Roma annotava, alla fine del suo rapporto sulle manovre italiane del novembre 1897, che vi era la precisa intenzione di far propaganda per ottenere più fondi per la marina militare, lettera n. 393 del 10 luglio 1898, AMF, BB 7, 86, d.

I tempi però maturavano: nel 1896 il comandante Mantegazza pubblicò una serie di articoli su un giornale spezzino - la base primaria della flotta era in quel tempo La Spezia - sulle condizioni della marina militare, e nello stesso anno, nel corso di conferenze pubbliche su argomenti marittimi, di nuovo l'idea di costituire una Lega Navale in Italia ritornò e fece proseliti. Il tono degli articoli e delle conferenze era allarmistico: l'Italia era circondata da potenze più ricche e potenti e la sua esistenza dipendeva dalla difesa navale. Lo stesso tasto, subito dopo, venne battuto dall'ingegner Lorenzo D'Adda a Torino, nella sala della Borsa, presente anche il duca degli Abruzzi.

In occasione della discussione del bilancio della marina, nel maggio 1897 fu stampato a La Spezia un opuscolo dal titolo eloquente - "*Salvate l'Italia*" - e fu spedito a tutti i parlamentari. Sull'onda dell'eccitazione prodotta dall'episodio e dal contenuto dell'opuscolo, nel giugno successivo si costituì a La Spezia un comitato centrale della Lega navale italiana (42). I primi tempi furono difficili, malgrado i consensi, soprattutto per il clima teso di passioni e di incertezze in cui le prime manifestazioni della Lega si inserirono, dando luogo a polemiche, reazioni ed anche a scissioni interne. Era, tuttavia, il prezzo che si doveva pagare al contingente, come aveva ben intuito il Brin, da politico navigato.

Ma l'insperato successo di un libro di fantastoria - e al tempo stesso di divulgazione e di polemica marinara - pubblicato nel 1899 dal segretario generale della Lega Navale, il TV Gaetano Limo, dal titolo "*La guerra del 190...*" (43), costituì l'occasione per un rilancio dell'associazione e per un

---

(42) V'erano il conte Emilio Renaud di Falicon, CV della riserva; l'on. Paita, sindaco di La Spezia; l'on. Prospero De Nobili; il generale Menotti Garibaldi; Ernesto Nathan; il TV Gaetano Limo.

(43) Non era la prima volta che si ricorreva alla fantasia per impressionare l'opinione pubblica. Secondo quanto racconta il Vecchj - JACK LA BOLINA (A. V. VECCHJ), *Al servizio del mare italiano*, Torino 1928, p. 333 - il CF Carlo Rossi, in una notte, "buttò giù il racconto di una guerra immaginaria sulla falsariga di quel famoso opuscolo *The Battle of Dorking*, la cui paternità fu erroneamente attribuita a Disraeli". L'opuscolo - C. ROSSI, *Il racconto di un guardiano di spiaggia. Traduzione libera della battaglia di Dorking. Capraia 189...*, Roma 1872 - fu apprezzato, tra gli altri, dal Riboty, che ne favorì la diffusione. Assai nota fu poi, per il momento e per il contenuto che si prestava ad essere sfruttato dalla propaganda, l'opera di C. ROPE, *Rome et Berlin. Opérations sur les côtes de la Méditerranée et de la Baltique au printemps de 1888*, Parigi-Nancy 1888: essa dava alimento a tutti i fantasmi che per decenni avrebbero tormentato politici e militari italiani, descrivendo le successive disfatte della marina italiana e tedesca ad opera di quella francese, la quale operava bombardamenti sulle coste italiane, conduceva una spedizione contro Roma e batteva le flotte italo-tedesche, mentre non da meno erano gli eserciti francesi. Tipico vaneggiamento sciovinista, il libro concludeva: "Non dormiamo sul nostro trionfo: la Germania e l'Italia hanno senza dubbio perduto dei vascelli, perdita riparabile, ma conservano la coscienza che è nata loro una forza nuova, che le loro giovani marine si sono rivelate di fronte all'Europa e che esse hanno per lungo tempo disputato il successo" (p. 286). Per qualche altro particolare sul lavoro del TV G. LIMO - che firmava con lo pseudonimo di ARGUS - *La guerra del 190...*, La Spezia 1899, cfr GABRIELE, *Le convenzioni navali della Triplice*, cit., pp. 169, 174.

più vasto dibattito nazionale sui problemi che essa agitava. Altre sezioni sorsero a Milano, Genova, Venezia, Roma, Napoli, Firenze. L'istituzione conobbe grande popolarità e fortuna in tutto il paese: vi aderirono personaggi politici di spicco ed uomini insigni della cultura. I soci erano già 4.000 nel 1899 e passarono a circa 6.000 nel 1902; nello stesso anno, considerato lo sviluppo nazionale ormai assunto dall'associazione, si decise di portarne a Roma la sede centrale.

Il primo statuto, approvato a La Spezia il 2 giugno 1899 dall'assemblea generale dei soci, definiva così i compiti fondamentali da assolvere: "L'associazione ha per scopo di esercitare una benefica azione a favore dello sviluppo della marina militare e mercantile, di diffondere in Italia il pensiero navale e l'amore delle cose di mare e di favorire qualsiasi misura che tenda a migliorare la marineria italiana. L'associazione curerà di raggiungere i suoi fini a mezzo di una attiva propaganda, bandirà viaggi speciali per visitare le grandi piazze marittime e i grandi porti di commercio, organizzerà concorsi, terrà dei congressi", ecc. (44). Primo presidente fu il conte Emilio Renaud di Falicon, che dimostrò capacità ed energia nella prima difficile fase organizzativa e che fu confermato sette volte.

È significativo che osservatori stranieri si occupassero della Lega navale italiana fin dal suo sorgere e ne seguissero poi con interesse le vicende. Si può ricordare, a conferma di questo particolare, il quadro che il CV Davin, addetto navale francese a Roma, ne faceva al suo ministro nel maggio 1901: "La Lega marittima italiana, come tutte le associazioni della stessa natura, si propone di contribuire ai progressi della marina militare e della marina mercantile, spingendo con tutti i mezzi (soprattutto con la stampa e le conferenze) il paese verso le cose di mare.

Questa società (sede centrale a La Spezia) si suddivide in numerose sezioni, che si stendono come una rete sui porti, le città dell'interno ed anche all'estero: Roma, Genova, Milano, Firenze, Venezia, Napoli, Torino, Catania, Messina, Macerata, Trapani, La Spezia, Terni, Il Cairo, sono oggi i principali centri di attività della Lega navale. E il movimento continua: nuove sezioni si formano a Palermo, a Terracina, a Cagliari, a Chieti, a Trieste, a Parigi, a Londra, a Rosario (Rep. Argentina) ed a Lima (Perù).

La sezione di Terni si è costituita soltanto l'11 aprile scorso. In occasione della prima riunione dei suoi membri, il presidente ha indirizzato al ministro della Marina il telegramma seguente: 'Anche Terni comprende lo

---

(44) L.N.I., *Italia marinara* (pubblicazione celebrativa nel cinquantenario), Roma 1947, p. 6. Per un raffronto con i programmi ispiratori della Naval League britannica - ben più ambiziosi e impegnativi - cfr MARDER, cit., pp. 49-61.

scopo patriottico che si propone la Lega navale, ed io sono felice di annunciare a Vostra Eccellenza la formazione in questa città di una sezione che conta già 340 aderenti. Evocando la gloria antica della Marina, io prego Vostra Eccellenza di ricevere i voti vivissimi che formulano i membri presenti per l'accrescimento della potenza della marina italiana'.

Le sezioni contano spesso un gran numero di membri. Quella di Genova ne ha 1.200, la maggior parte Italiani, sebbene si contino tra loro un certo numero di stranieri; e non è senza sorpresa che si vedono figurare su queste liste gli addetti navali degli Stati Uniti, di Russia e del Giappone, come pure il console d'Inghilterra a Genova.

Un personaggio di rilievo presiede ciascuna sezione. L'ammiraglio Lovera di Maria è alla testa di quella di Torino.

La conferenza è il mezzo di volgarizzazione più usato. Gli oratori si spostano da una città all'altra e prendono frequentemente la parola dinanzi a membri della famiglia reale, che testimoniano con la loro presenza l'importanza che attribuiscono all'istituzione.

Le conferenze fatte alla Lega di Genova hanno tutte per oggetto: 'Il pericolo francese'. Il tema più frequente è questo: 'Bisogna accrescere la flotta da guerra per assicurare la difesa nazionale, poichè le condizioni naturali della penisola consentono ad un nemico che disponga di forze navali importanti di paralizzare la difesa dell'Italia con il semplice blocco della sua flotta e dei suoi porti: tutto ciò, senza oltrepassare le Alpi'.

Le conferenze fatte a Venezia durante il mese di aprile hanno trattato argomenti più generali: l'idea navale moderna, un secolo di storia marittima, Alcibiade e Nelson, l'importanza del mare per l'avvenire economico dell'Italia.

Da qualche mese la Lega navale italiana ha avuto un incremento rapido nel paese; essa sembra aver raddoppiato l'attività dopo la presentazione del progetto governativo che reclama un aumento di crediti, se non per l'incremento della flotta, almeno per il rimpiazzo delle vecchie navi con nuove unità più potentemente armate.

Nello stesso tempo il comitato centrale di La Spezia, che è l'organo che trasmette l'impulso all'insieme, ha pensato ad un ravvicinamento tra le Leghe navali d'Italia e di Germania. Questa idea, che si agitava da qualche tempo, ha preso corpo all'inizio del corrente anno. In una riunione di tutti i delegati di tutte le sezioni della Lega italiana, tenutasi a La Spezia nel mese di gennaio, il signor Renaud di Falicon, presidente della Lega, ha annunciato la conclusione di un accordo tra la Lega navale italiana e la Deutsche Flotten Verein. Il testo di questo accordo vi è stato senza dubbio comunicato



dal ministero degli Affari Esteri, che l'ha ricevuto dall'ambasciata di Francia a Berlino. Tale movimento combinato, di cui vi è interesse a seguire l'evoluzione, non sembrerebbe avere, almeno per il momento, una portata pratica rilevante. Tutto si è limitato, fin qui, a scambi di idee e di pubblicazioni.

Non mancherò di tenervi informato di questa questione e dei fatti nuovi che potranno sopravvenire'' (45).

Il rapporto, che si è trascritto per intero, appare più significativo di cento pubblicazioni celebrative. L'uomo di fiducia della marina francese a Roma, rilevata l'importanza dei personaggi impegnati nella Lega navale italiana, sottolineava la forte dinamica espansiva dell'associazione, in patria ed all'estero - dove, in particolare, erano più forti interessi e gruppi italiani - con la partecipazione anche di qualificati funzionari stranieri. A parte la generica propaganda marinara, l'azione della Lega si concentrava su temi concreti e precisi inerenti alla difesa marittima. Anche l'accento al raccordo con l'analoga associazione tedesca aveva un suo significato preciso, all'indomani della firma della prima convenzione navale della Triplice.

Si può dire che, in perfetta sintonia con gli ambienti della marina, la Lega batteva, nei riguardi dell'opinione pubblica, sui medesimi tasti che avevano condizionato per decenni la politica della flotta. E certamente un contributo ne venne, in un periodo agitato da dure polemiche, a che le spese per la marina si mantenessero abbastanza elevate durante tutto il periodo in cui l'Italia fu nella Triplice, così che un reale potere navale italiano dovesse sempre essere posto sulla bilancia. L'esistenza di questo deterrente fu in sè rilevante perchè, al di là di qualunque previsione di successo o d'insuccesso, la presenza della flotta italiana nel Tirreno e nel Mediterraneo restava un fatto e le conseguenze delle sue sempre possibili azioni un'incognita.

11. — Quanto all'impatto della componente navale sulla politica estera, basti richiamare quanto si è già detto sulla ricerca continua di sostegni presso gli alleati e gli Inglesi. Non c'è dubbio che l'azione dei circoli marinari fosse martellante e continua, mirando costantemente - malgrado quasi vent'anni di disillusioni - ad un obiettivo preciso, che si insisteva a perseguire stimandolo vitale per il paese. Eppure le condizioni obiettive di questo paese, la sua miseria, la sua debolezza sociale ed economica rendevano spesso impossibile, al di là di ogni sforzo, bruciare le tappe e adeguarsi al vertiginoso incalzare dei tempi. Si può capire quindi, che negli anni vicini al nuovo secolo, una sorta di malessere si sia prodotta in Parlamento

---

(45) Allegato alla lettera n. 8, AMF, BB 7, 156, c.



nei confronti della marina militare (46), per la quale si era fatto molto rispetto alle possibilità italiane, ma al tempo stesso poco rispetto alle nuove esigenze della politica estera. L'intesa franco-russa aveva creato, ormai, una pericolosa alternativa politica e militare alla Triplice, ed aggravato a sfavore di quest'ultima lo squilibrio navale. Il progressivo, ma sempre più palese disimpegno della Gran Bretagna, dopo Fashoda, da un atteggiamento antifrancese di potenziale fiancheggiamento della Triplice ad un opposto atteggiamento antitedesco aggravava notevolmente la situazione.

Il decennio di fine secolo registrava così importanti cambiamenti nei rapporti internazionali. Occorre dire però che l'evoluzione di tali rapporti veniva chiaramente e tempestivamente apprezzata dai responsabili della Marina. Gli stessi uomini che così irriducibilmente si battevano per aumentare la potenza marittima ed ottenere puntelli dall'estero - influenzando sui responsabili della politica italiana perchè si bussasse ancora una volta a porte che non si erano mai aperte - avevano detto recisamente di no alla eventualità, per remota che fosse, di una guerra navale disperata contro Francia ed Inghilterra riunite. Ciò era accaduto, come si è visto, nel 1896, al momento del terzo rinnovo del trattato della Triplice, e il fatto era certo un indizio della consapevolezza dei margini estremi di rischio che potevano essere accettati responsabilmente dalla marina nei confronti dell'intero paese.

Si può ritenere che le mosse dei navalisti italiani non siano state dettate mai, in quel tempo, da militarismo forsennato, anche quando inventavano la Lega navale per premere sul Parlamento, chiusi nella loro visione di settore e preoccupati dalla sproporzione dei mezzi di cui disponevano rispetto ai fini della politica nazionale. Né si può dire che abbiano peccato di continuità e di coerenza: di nuovo nell'ottobre 1897 uno studio dell'ammiraglio Bettolo riproponeva il problema della minaccia navale; l'anno dopo il capo di S.M. dell'esercito, generale Saletta, in un colloquio col suo collega germanico conte Schlieffen, chiedeva un intervento tedesco a Vienna per favorire un accordo con l'Austria-Ungheria circa l'impiego delle forze marittime; e ancora la Commissione suprema per la difesa dello Stato, nell'ottobre 1899, indicava la necessità di potenziare la flotta e di assicurarsi il concorso navale degli alleati (47).

---

(46) Vi era la "consapevolezza di avere prodotto, attraverso le leggi navali poliennali e attraverso le singole iniziative aggiuntive, uno sforzo pesante per le possibilità economiche del paese, ma allo stesso tempo inadeguato alle esigenze della politica estera". Di qui la prima inchiesta del 1899 relativa alla gestione del personale e del materiale, nonchè sui rapporti con l'industria fornitrice, inchiesta che fu affidata all'on. Randaccio: GABRIELE, *Lo strumento della legge navale, ecc.*, cit., p. 12.

(47) Vedi GABRIELE, *Le convenzioni navali della Triplice*, cit., pp. 166-73 e 179-83.

Una riflessione sull'attività di due uomini della Marina - Benedetto Brin e Felice Napoleone Canevaro - che nel decennio di fine secolo divennero anche ministri degli Esteri, conferma ad un tempo quale prestigio e quale peso godesse in quel tempo la flotta e come ai suoi esponenti si riconoscesse la capacità di interpretare le linee di condotta più convenienti al paese nei rapporti internazionali.

Benedetto Brin era già stato più volte ministro della Marina, quando nel maggio 1892 fu nominato ministro degli Esteri nel primo ministero Giolitti. Si può ricordare che, alla caduta del precedente governo di Rudini, la sua candidatura era stata avanzata, in accordo con lo Zanardelli, addirittura per la presidenza del Consiglio. Dagli Esteri il Brin non perse occasione per cercar di premere sugli alleati in ordine allo stesso scopo che aveva perseguito così tenacemente da ministro della Marina. Nel giugno successivo accompagnò la famiglia reale italiana in visita ufficiale a Potsdam, e sperò di riaprire il discorso sulla collaborazione marittima, incoraggiato, da un lato, dal fatto che l'imperatore Guglielmo II sembrava disposto ad inviare in Mediterraneo un suo incrociatore in caso di conflitto (48) - ciò che poté essere interpretato come un fatto nuovo - e, dall'altro, dalla convinzione o dalla speranza che i Tedeschi tenessero tanto a ricevere i piani di costruzione delle nuove unità italiane (49) - ciò che si rivelò un'illusione - da poterli condizionare con essi. Ma ogni tentativo diretto, nei confronti del Cancelliere von Caprivi, non ebbe esito felice, e nemmeno successive insistenze condotte attraverso il nuovo ministro della Marina, Racchia, e l'addetto navale Volpe conseguirono risultati positivi, come in altra parte si è avuto modo di accennare.

Tuttavia, in occasione della restituzione della visita da parte di Guglielmo II nella primavera 1893, ancora una volta si cercò di impegnare il sovrano alleato in una intesa navale. Purtroppo, le esercitazioni della flotta a Napoli non furono molto felici, e le opposizioni di Tirpitz e del principe Enrico di Prussia, che nell'agosto assistettero alle manovre italiane (50), trovarono terreno propizio anche presso l'imperatore.

Vi era, in realtà, un equivoco alla base di queste disillusioni. Da parte italiana si credeva che la dimostrazione *per tabulas* della vulnerabilità delle coste italiane convincesse gli alleati ad impegnarsi di più, mentre da parte

---

(48) VOLPE, *Memorie*, V, p. 18, AMR, 141, 1.

(49) *Ibidem*, VI, pp. 56-7.

(50) La squadra attaccante, al comando del VA Tommaso di Savoia, duca di Genova, era riuscita nell'intento di ricercare e distruggere - al largo di Napoli - la squadra del partito nazionale, comandata dal VA Ferdinando Acton: gli attaccanti avevano ottenuto quindi il dominio del mare. Vedi la relazione sulle manovre del 1893, redatta dal direttore delle manovre stesse - VA L. Bertelli - per il ministro della Marina il 4 dicembre 1893, AMR, 146, 1.

germanica era proprio questo fatto ad aumentare le esitazioni e il desiderio di non farsi coinvolgere in quelle che non potevano non essere considerate le oscure prospettive navali italiane. Si aggiunga che, proprio in quel momento, per motivi poco chiari <sup>(51)</sup>, la marina militare italiana non attraversava - almeno nell'opinione di taluni osservatori - un periodo felice, mentre la Germania incominciava a raccogliere i primi frutti del proprio impegno in campo marittimo ed a pianificare la costruzione di un proprio futuro *sea power*, concepito senza equivoci al servizio della nuova politica mondiale di Berlino e non certo a supporto dei lontani alleati mediterranei <sup>(52)</sup>.

Vi fu dunque un'altra oscillazione del pendolo. Fu, questo, il "palliativo Rosebery", come lo definisce il Marder <sup>(53)</sup>, dell'ottobre 1893. La vicenda nacque dall'annuncio della restituzione della visita della flotta francese alla base di Kronstadt, effettuata nel luglio 1891, che la squadra russa del mar Nero avrebbe attuato visitando Tolone nell'autunno successivo. Allarme nella stampa e nel governo britannico indussero il primo ministro e ministro degli Esteri, lord Rosebery, ad ordinare alla *Mediterranean Fleet* di visitare contemporaneamente basi navali italiane. La decisione rappresentava un successo per il governo di Roma, che riusciva in tal modo a contrapporre alla dimostrazione navale della Duplice una controdimostrazione nello stesso momento, nelle stesse acque del Mediterraneo. Disgraziatamente, l'imperversare di una epidemia di colera fece sì che le accoglienze di Taranto alla squadra britannica non fossero paragonabili, soprattutto dal punto di vista propagandistico, a quelle di Tolone alla squadra russa. L'operazione, però, al di là di ogni considerazione di natura contingente, si risolveva in un successo politico più per l'Italia, la quale aveva ottenuto con l'aiuto degli Inglesi la possibilità di contrapporre alla minacciosa radunata di Tolone una risposta adeguata nello stesso codice, che per la

---

(51) "Non so che cosa non funziona nella marina italiana. Non è nelle navi; non è negli ufficiali... non è nella preparazione... non è nel coraggio e nel duro lavoro; non è nella navigazione... Eppure c'è qualche manchevolezza, qualche cosa di cui non posso non esser conscio. E il risultato di tutto ciò è che, se avessi per le mani un'impresa difficile, anche se le mie forze fossero molto inferiori, preferirei tentarla senza l'aiuto italiano piuttosto che con esso": per questo giudizio di un ammiraglio inglese, cfr W.L. CLOWES, *The Millstone Round the Neck of England*, in "Nineteenth Century", 1895, marzo.

(52) Cui talvolta non si risparmiava il disprezzo: cfr VOLPE, *Memorie*, XII, pp. 50-60; XIII, pp. 13-24; XIV, p. 87; XV, pp. 3-61; in AMR, 141, I, e ancora XXV, pp. 10-37; XXVI, pp. 41-69; XXVII, p. 16, AMR, 141, 2.

(53) *The Anatomy of British Sea Power*, cit., pp. 177-78. Vedi anche W.L. LANGER, *La diplomazia dell'imperialismo (1890-1902)*, Milano 1942, I, pp. 86-7; L. SALVATORELLI, *La Triplice alleanza. Storia diplomatica 1877-1912*, Milano 1939, p. 188; CURATO, cit., II, p. 484.

Gran Bretagna, la quale aveva avuto motivi di politica più generale quando aveva deciso di impegnarsi nella dimostrazione navale "con la flotta più forte possibile" (54).

E infatti, mentre dopo questo episodio in Inghilterra, anche a seguito di una frenetica campagna di stampa, si diede il via ad un potenziamento dell'apparato navale, il prestigio del ministro degli Esteri italiano non venne in alcun modo intaccato, tanto che alla successiva crisi politica, a dicembre 1893, di nuovo il suo nome circolò tra quelli dei probabili candidati alla presidenza del Consiglio.

Si può ancora notare che la collocazione politica di Brin era nettamente anticrispina: egli, in particolare, non ne condivideva le posizioni autoritarie ed avventuristiche. Quando infatti Crispi ritornò alla presidenza del Consiglio ed "inaugurò metodi autoritari di governo, e in special modo la sospensione dell'attività parlamentare fino al giugno del '95, il Brin si avvicinò al di Rudinì dietro al quale si andavano raccogliendo le correnti di opposizioni in senso liberale in politica interna e anticolonialista in politica estera" (55).

Personaggio diverso l'ammiraglio Canevaro, il quale, succeduto al Brin alla sua morte (1° giugno 1898) nell'incarico di ministro della Marina nel V ministero di Rudinì, fu chiamato al ministero degli Esteri nel successivo ministero Pelloux (29 giugno 1898 - 4 maggio 1899). Il Canevaro aveva già avuto una brillante esperienza internazionale al comando della forza navale delle potenze riunite nell'affare di Creta, di cui si dirà specificamente in altro capitolo, e godeva di notevole prestigio personale anche all'estero. Rispetto al Brin - che era conosciuto come costruttore navale di primo piano - il Canevaro aveva forse maggiore dutilità diplomatica, e ne ebbe bisogno, perchè il suo soggiorno alla Consulta fu caratterizzato da acute crisi internazionali che gli imposero decisioni e politiche diverse.

Canevaro si trovò alle prese con un mondo parzialmente nuovo, in cui si andavano affermando due nuove grandi potenze: il Giappone e gli Stati Uniti. Della loro irruzione alla ribalta della politica mondiale - dopo la vittoria del Giappone sulla Cina nel 1895 e dopo quella degli Stati Uniti sulla Spagna nel 1898 (56) - egli dovette tener conto e cercar di comprendere come i nuovi imperialismi modificavano il panorama internazionale.

---

(54) Così dicevano le istruzioni per l'ammiraglio M.C. Seymour, comandante della flotta del Mediterraneo. Era evidente che si volevano far scomparire nel confronto le cinque unità che componevano la squadra russa del mar Nero in visita a Tolone, sotto gli ordini dell'ammiraglio T. Avellan.

(55) CAPONE, *Brin Benedetto*, cit., p. 316.

(56) Il 3 luglio 1898 ebbe luogo la battaglia di Santiago di Cuba, nel settembre seguente le Filippine proclamavano l'indipendenza, il 10 dicembre fu firmata a Parigi la pace tra la Spagna e gli Stati Uniti.

Nei confronti della Francia egli riprese la linea di Visconti Venosta, cercando di arrivare ad una maggior distensione con la vicina repubblica senza rinunciare alle garanzie che offriva l'appartenenza alla Triplice e mantenendo l'amicizia con l'Inghilterra. I dati di un tale problema proponevano un'equazione insolubile ove si fossero pretesi grandi risultati, dal momento che proprio in quegli anni si acuiva la rivalità navale anglo-tedesca e quella coloniale franco-britannica, culminata nell'episodio di Fashoda. Tuttavia, il Canevaro ottenne alcuni buoni risultati, facendo continuare le trattative per un accordo commerciale con Parigi, segretamente, dal Luzzatto e pervenendo alla conclusione del trattato, che fu firmato il 21 novembre 1898. Con ciò si poneva fine ad una guerra doganale durata un decennio, che aveva, oltre ai riflessi economici, influenzato sempre in senso negativo i rapporti con la Francia.

Al tempo della crisi di Fashoda, il nuovo ministro degli Esteri sviluppò una intensa attività diplomatica in difesa delle aspirazioni italiane su Tripoli. Sua fondamentale preoccupazione era infatti che l'accordo anglo-francese del marzo 1899 - che sanciva la rinuncia di Parigi al congiungimento territoriale tra l'Africa occidentale e la costa dei Somali, ma le riconosceva il diritto all'influenza sui paesi africani ad est del Ciad - finisse per realizzarsi a spese delle aspirazioni italiane sulla Libia (57). Pur riuscendo ad ottenere una maggiore distensione con la Francia, egli non ebbe nè da Parigi, nè da Londra il desiderato assenso ad una sorta di "prenotazione" italiana per Tripoli (58). Ottenne però, nel quadro delle buone relazioni che riuscì a mantenere con gli alleati, un rinnovato impegno degli imperi centrali a che Tripoli fosse considerata intangibile senza il consenso italiano.

---

(57) Canevaro era convinto che un'intromissione francese nell'area dell'hinterland tripolino avrebbe modificato lo stesso *status quo* del Mediterraneo, in modo inaccettabile per l'Italia. Ciò appare chiaramente nel *pro memoria* del 25 ottobre 1898 - richiamato poi il 16 marzo 1899 a Salisbury dall'ambasciatore italiano a Londra, De Renzi - nel quale si attirava l'attenzione delle autorità diplomatiche inglesi sul fatto che l'Italia desiderava garantire lo *status quo* nel Mediterraneo e che considerava compatibile con esso la presenza della Francia nella regione del Ciad, ma non nell'entroterra di Tripoli. Il timore che il governo di Parigi, dopo aver acquisito la Tunisia, mirasse alle zone interne della Tripolitania era stato espresso, anche in relazione al dibattito parlamentare di quei giorni sulla politica estera, nella nota redatta il 4 luglio 1897 da un altissimo funzionario del Ministero degli Esteri, Giacomo Agnesa. AMR, *Carte Canevaro*, busta 32.

(58) Significativa è, in proposito, la lettera privata di De Renzi a Canevaro, da Londra, dell'11 aprile 1899, nella quale l'ambasciatore riferisce che Salisbury, sul retro del foglio con il quale gli veniva notificata l'aspirazione italiana ad insediare una guarnigione a Tripoli, aveva scritto: "Io non sono uso a fare la vivisezione degli stati". Nella stessa missiva il De Renzi scrive che il Sanderson, "che è il vero ispiratore della politica estera", aveva osservato come, "se anche la Francia avesse l'aria di prestarsi a un riconoscimento di diritti eventuali d'Italia su Tripoli", avrebbe certamente preteso Gadamès e gli Inglesi avrebbero dovuto acconsentire. Poteva assicurare, tuttavia, che "l'Inghilterra mantiene sempre gli stessi sentimenti e le idee altre volte manifestate, su lo *status quo* nel Mediterraneo". AMR, *Carte Canevaro*, busta 32.

Per altri problemi relativi ad aspirazioni a punti d'appoggio territoriali in Cina - di cui pure si dirà specificamente altrove - il Canevaro cercò di appoggiarsi agli Inglesi. Lo stesso fece in Mediterraneo per la questione di Creta, della quale - d'intesa con Salisbury e contro l'opposizione della Germania - sostenne l'autonomia nell'ambito dell'impero ottomano.

Dovette poi occuparsi anche di altre questioni, che avevano le radici nelle crisi interne dei paesi europei, come il progetto di una conferenza antianarchica a scala continentale, che poi non si tenne <sup>(59)</sup>. Non risulta invece che abbia preso ulteriori iniziative dirette per concludere accordi militari di cooperazione marittima.

Impegnati maggiormente nell'una o nell'altra direzione, i due ministri degli Esteri provenienti dalla Marina ebbero in comune una caratteristica particolare. La politica navale che avevano gestito da ministri della Marina o in altri specifici incarichi si poneva in rapporto di osmosi con la politica estera, e questo - senza nulla togliere al riconosciuto valore degli uomini - li aiutò ad inserirsi più rapidamente e più agevolmente anche nelle questioni internazionali. Gli argomenti di cui si occuparono più particolarmente dipesero prima di tutto dal momento storico e dai fattori esterni, in un periodo particolarmente difficile, nel quale occorreva tenere gli occhi bene aperti per non correre il rischio di vedere travolte di colpo, in relazione a improvvisi episodi lontani, le proprie speranze. Ed era al tempo stesso un periodo caratterizzato da avvenimenti diversi e contrastanti, tra i quali con cura ed attenzione occorreva discernere tempestivamente anche la minima occasione per rafforzare la posizione dell'Italia <sup>(60)</sup>.

---

(59) L'idea di proporre agli altri Stati europei "un sistema di comune difesa" era derivata dal moltiplicarsi degli attentati anarchici e dall'uccisione dell'imperatrice austro-ungarica Elisabetta. Nel settembre 1893 il Canevaro diramò agli altri paesi europei una circolare che diceva: "Questi esaltati, non indietreggianti dinanzi qualsivoglia più fiero attentato, si danno oggi il nome di anarchici essi stessi; e serve alla loro propaganda, nelle peregrinazioni che fanno in Europa, una stampa clandestina che non desiste dal fare appello a tutte le violenze, che glorifica tutti i delitti più atroci, e li bandisce come i mezzi più efficaci per proseguire ad oltranza la guerra dichiarata alla società. Ma siccome quanto ha fatto fin qui il governo non è stato bastevolmente efficace, così sembra necessario che i governi, i quali sono minacciati dallo stesso pericolo anarchico, si uniscano in un sistema di comune difesa studiato in tutti i suoi particolari". Il Canevaro raccolse diverse adesioni per una conferenza alla quale avrebbero dovuto partecipare, oltre ai rappresentanti diplomatici, anche quelli delle amministrazioni dell'interno e della giustizia. Vedi anche AMR, *Biografie e Carteggi personali*, cart. 4, 31-35.

(60) Per la quale permanevano preoccupazioni di natura marittima. Cfr nelle istruzioni del 3 maggio 1899 del Canevaro al Nigra, ambasciatore a Vienna, per la conferenza dell'Aja, le valutazioni dei tecnici in ordine al problema del disarmo: si poteva accettare l'arresto per lo sviluppo dell'esercito, ma non, "senza grave danno", per la Marina, la cui consistenza e potenza apparivano inadeguate alle esigenze della difesa navale. Il traguardo d'arresto per la flotta andava quindi spostato in avanti nel tempo al momento in cui essa avesse raggiunto una sufficiente espansione. In AMR, *Carte Canevaro*, busta 32.

Peraltro, qualche cosa di nuovo era all'orizzonte, in coincidenza con l'arrivo del nuovo secolo. Dopo le ricordate decisioni della Commissione suprema per la difesa dello Stato dell'ottobre 1899, il momento era prossimo in cui finalmente sarebbe stato firmato il primo accordo navale tra i paesi alleati della Triplice. Una rinnovata azione diplomatica di Roma, assunta nel febbraio 1900, condusse alla convenzione di Berlino del 5 dicembre successivo, che impegnava in una prima forma di collaborazione le marine militari tripliciste. Per modesto che fosse, sarebbe stato questo un primo risultato concreto agli sforzi della Marina per ottenere, se non altro, l'accorciamento del fronte marittimo.



## CAPITOLO III

## LA MARINA IN AFRICA ORIENTALE

12. La Divisione navale del mar Rosso. — 13. Ricostituzione della Divisione nel 1895. — 14. La Marina e la penetrazione italiana in Somalia. — 15. Attività in mar Rosso ed in Oceano Indiano nel primo decennio del sec. XX. — 16. Dalla guerra italo-turca alla prima guerra mondiale.

12. — Il più importante settore in cui la marina militare italiana ebbe ad operare negli ultimi quindici anni del XIX secolo fu quello dell'Africa orientale. Tali operazioni, come in ogni impresa coloniale, comprendevano un compito prevalentemente strategico, quello di assicurare il dominio del mare nel teatro della guerra e le comunicazioni marittime tra esso e la madrepatria; un compito logistico, quello di trasportare direttamente il corpo di spedizione iniziale - o di proteggerne il trasporto se effettuato per mezzo di unità della marina mercantile - e di assicurarne l'ulteriore rifornimento in uomini, armi e materiali in armonia con le successive esigenze operative; ed infine un compito di natura tattica, quello di appoggiare gli sbarchi delle truppe di terra con l'azione di appositi reparti da sbarco e di sostenere fin dal primo momento mediante il fuoco delle navi, in caso di necessità, le teste di ponte stabilite sulle coste di paesi potenzialmente ostili.

Unità della marina militare erano quindi presenti sulle spiagge nord-orientali dell'Africa fin dai primi giorni dell'anno 1885 <sup>(1)</sup>, riunite in una Divisione navale del mar Rosso sotto il comando del CA P. Caimi: la corazzata *Castelfidardo*, l'incrociatore *Amerigo Vespucci*, la fregata *Ancona*, le corvette *Garibaldi* e *Vettor Pisani*, le unità minori *Esploratore*, *Barbarigo*, *Messaggero* e *Vedetta*, oltre il piroscafo *Conte di Cavour* e le sei recentissime torpediniere *Sirio*, *Sagittario*, *Pegaso*, *Canopo*, *Procione* e *Centauro* <sup>(2)</sup>; la *Castelfidardo*, dieci giorni prima dello sbarco a Massaua, aveva occupato nel sud, vicino ad Assab, Beilul, nei cui pressi, l'8 ottobre precedente, era stato massacrato l'esploratore Gustavo Bianchi con i 16

(1) GABRIELE e FRIZ, op. cit., p. 259.

(2) AMR, buste 202 e 203.

membri della sua spedizione (3), dei quali undici appartenevano all'equipaggio della *Fieramosca*. Il trasporto del primo contingente del corpo di spedizione per Massaua venne effettuato per mezzo di un solo grosso piroscafo (4), il *Gottardo* della Navigazione Generale Italiana, che partì da Napoli il 17 gennaio 1885 dopo aver imbarcato 800 bersaglieri con 40 ufficiali, al comando del col. Saletta, e pervenne a destinazione nella notte tra il 4 e il 5 febbraio (5).

Allo sbarco del 5, che non incontrò resistenza, presero parte, insieme alle truppe terrestri, reparti del Corpo reali equipaggi: mezza compagnia della corazzata *Principe Amedeo*, che aveva accompagnato il *Gottardo* fino a Port Said, la quale prese possesso del forte di Ras Mudur, ed una compagnia della *Garibaldi*, attendatasi sulla penisola di Gherar (6). Entro lo stesso mese di febbraio giunsero dall'Italia un centinaio di uomini dell'artiglieria e del genio, mentre il 7 marzo il piroscafo *Washington* trasportava a Massaua una forza doppia di quella del primo invio, due battaglioni di fanteria ed unità minori di altre armi e servizi, per un totale di 1.600 uomini con 60 ufficiali.

Nel periodo immediatamente successivo vennero occupati, con l'appoggio della Marina, Arafali, Archico e l'arcipelago delle Dahalac (7).

In seguito l'*Esploratore*, al comando del CF C. Marchese, visitò tutti gli approdi del litorale, trattando con i capi indigeni e preparando la proclamazione del protettorato italiano sull'intera costa da Massaua ad Assab. Pertanto, in ciascuna fase dello svolgimento del piano di occupazione del 1885 notevole fu l'importanza del contributo della Marina, sia nell'azione

---

(3) Con l'impresa della *Castelfidardo* si era quindi anche data soddisfazione all'opinione pubblica fortemente scossa dalla notizia della strage, in cui con l'esploratore, due borghesi e due indigeni, erano periti undici appartenenti alla marina militare. V. interrogazioni alla Camera presentate dai deputati Carpeggiani, Gatteli e Brunialti e relativa risposta del ministro degli Esteri Mancini in data 15 gennaio 1885 (*L'Africa italiana al Parlamento nazionale 1882-1905*, Roma, 1907, pp. 26-31).

(4) Era di dimensioni rilevanti per l'epoca, stazzando 2.847 tonn. lorde, con una velocità di 12 nodi.

(5) G. MOLLI: *Le spedizioni militari moderne ed i trasporti militari a Massaua*, Milano, 1897; e V. D. FLORE: *L'industria dei trasporti marittimi in Italia*, vol. III, Roma, 1973, p. 383.

(6) G. PO e L. FERRANDO: *L'opera della R. Marina in Eritrea e Somalia (dall'occupazione al 1928)*, Roma, 1929, p. 81.

(7) Ad Arafali operò l'avviso *Esploratore*, con a bordo il comandante in capo col. Saletta; ad Archico la fregata *Ancona*, al comando del CV R. Corsi che sostituiva temporaneamente il CA Caimi rimpatriato per malattia; nelle isole Dahalac le torpediniere *Procione* e *Canopo* al comando del CC A. Delibero (L. CHIALA: *La spedizione di Massaua. Narrazione documentata*, Torino-Napoli, 1888; e PO e FERRANDO, cit., pp. 85-93).

militare diretta, sia nell'organizzazione logistica dei trasporti e rifornimenti, nella protezione dei reparti da sbarco e nel collegamento di essi tra loro e con le unità.

Nel corso dell'anno, in parziale sostituzione delle unità già elencate, giunsero in mar Rosso le cannoniere *Cariddi*, *Andrea Provana* e *Varese*, i trasporti *Città di Genova*, *Città di Napoli* ed *Eridano*, la goletta *Mestre* e la nave cisterna *Tevere*.

Verso la fine del 1885, venuta meno la funzione protettiva della marina militare per l'assenza di minacce in atto contro Massaua e gli altri presidi costieri, le unità da guerra furono inviate a riprendere il consueto lavoro di pattugliamento del mar Rosso e di repressione della tratta degli schiavi (8).

Nell'anno successivo si ebbe l'arrivo della cannoniera *Scilla*, al comando del CC C. Mirabello, futuro ammiraglio e ministro della Marina, la quale venne impiegata per rilievi idrografici, del piroscafo *Calatafimi* adibito alla perlustrazione del litorale, del trasporto *Europa* munito di apparati per la distillazione dell'acqua e della nave cisterna *Magra*.

La necessità di ricorrere nuovamente alla Marina per la difesa attiva del porto principale della colonia si ripresentò agli inizi del 1887, nella situazione di emergenza verificatasi dopo l'episodio di Dogali, quando si ritenne necessario prendere delle precauzioni per la sicurezza di Massaua: delle unità dislocate in mar Rosso, due vennero adibite a navi-ospedali (9) e le altre dieci distribuite nei quattro settori di difesa intorno alla città (10). Tuttavia, non essendosi in seguito concretata la temuta minaccia, di lì a poco le navi da guerra furono rese ai loro compiti ordinari di sorveglianza e di effettuazione di rilievi idrografici lungo la costa.

Fra le unità che prestarono servizio in mar Rosso, per più o meno lunga durata, nel corso del settennio seguente, furono le navi *Minerva* e *Cristoforo Colombo*, la torpediniera *Giovanni Bausan*, la cannoniera *Sebastiano Veniero*, gli avvisi *Archimede*, *Galileo Galilei* e *Marcantonio Colonna* e i brigantini *Palinuro* e *Miseno*. Importante, tra le altre, la missione affidata nell'aprile del 1889 alla *Cristoforo Colombo* (comandante CV I. Guevara), spedita con la *Sebastiano Veniero* e il *Miseno* a Hoheida per condurre a termine le trattative con il locale governatore turco circa le

(8) Quest'ultimo compito venne affidato principalmente all'*Andrea Provana* e alla *Cariddi* (GABRIELE e FRIZ, cit., pp. 292 e segg.).

(9) La corvetta *Garibaldi* e il trasporto *Città di Genova* (G. FIORAVANZO e G. VITI: *L'opera della Marina*, II vol. della serie storico-militare di *L'Italia in Africa*, a cura del min. degli Esteri, Roma, 1954, p. 4).

(10) PO e FERRANDO, op. cit., cartina a p. 112; si veda anche l'*Estratto della relazione sommaria sui vari servizi affidati alla R. Marina a Massaua nel 1887*, in Appendice A, *ibidem*, pp. 941-944.

riparazioni pretese per un trattamento ingiurioso subito dall'agente consolare italiano. Poichè i turchi tiravano in lungo le discussioni con i più svariati pretesti, il comand. Guevara non esitò a notificare un ultimatum con la minaccia di bombardare la città in caso di mancata soddisfazione entro le 48 ore. La sua energia ebbe pieno successo e furono immediatamente ottenute le chieste riparazioni (11).

13. — Nuova crisi alla fine del 1895, con l'avanzata dell'esercito di Menelik verso il confine eritreo: venne allora ricostituita, come nel 1885, la Divisione navale del mar Rosso, alla quale furono aggiunte quattro nuove unità leggere (12) e l'incrociatore *Etna*: questo arrivò a Massaua il 7 gennaio 1896 recando a bordo, con numerosi rinforzi di truppe, il contramm. C. Turi destinato ad assumere il comando delle forze navali. Le unità della Marina furono nuovamente dislocate intorno alla città per far fronte ad ogni evenienza (13).

Per tutto il primo trimestre di quell'anno cruciale per la guerra d'Africa l'*Etna* rimase alla fonda a Massaua e da bordo di esso vennero diretti i diversi servizi di sbarco e di rifornimento: il suo personale cooperò al trasporto a terra delle truppe, dei materiali e dei quadrupedi ed integrò anche il servizio sanitario in città, per l'eventualità che fosse reso carente dall'eventuale partenza della maggior parte del personale militare per l'altopiano; una parte del suo equipaggio sostituì le guarnigioni dei forti di Abd-el-Kader, del Gherar e di Taulud. Nel mese di marzo, dopo Adua, furono compiute varie ricognizioni e crociere nella zona meridionale del mar Rosso, allo scopo di reprimere il contrabbando di armi per l'Abissinia: in una di tali missioni l'*Etna* catturò il piroscalo olandese *Doelwyk* carico di 45.000 fucili e 5 milioni di cartucce a destinazione di Gibuti. Successivamente, superata la crisi determinatasi in conseguenza della battaglia di Adua, l'*Etna* rimpatriò ai primi di ottobre e le altre unità ritornarono ai loro compiti ordinari di polizia marittima e di lavori idrografici: giunse anche in mar Rosso la nave *Città di Milano* appositamente attrezzata per la riparazione dei cavi telegrafici sottomarini.

(11) *Ibidem*, pp. 157-160.

(12) Gli incrociatori *Caprera* e *Aretusa*, la torpediniera *Etruria* e la cannoniera *Curtatone*.

(13) "Meno lo *Scilla*" - riferisce il rapporto del CA Turi - "che ho creduto di rimandare a continuare la sua missione idrografica, e che potrei richiamare subito quando imperiose circostanze lo richiedessero, trovandosi a lavorare molto vicino a Massaua. Le altre navi credo doverle tenere qui riunite, sia per eseguire le missioni che potessero venire ordinate dal Governatore, sia per provvedere agli armamenti dei forti di Abd-el-Kader, di Taulud e del Gherar, nel caso che le truppe di Massaua dovessero andare a rinforzare il campo, e finalmente per provvedere alla lontanissima ipotesi di doverle situare a difesa di Massaua, per battere coi loro cannoni le strade che vi immettono, cioè l'*Etna* e la *Curtatone* ad Archico, l'*Etruria* a sud di Taulud, il *Dogali* nel seno sud di Gherar e lo *Scilla* a Kor Dakilat" (FIORAVANZO e VITI, cit., p. 7; si veda anche la cartina a p. 280 di PO e FERRANDO, cit.).

Tra le operazioni della Marina nella zona durante l'ultimo quinquennio del secolo, sono da ricordare le perlustrazioni dirette ad impedire la tratta degli schiavi (14), l'azione protettiva degli interessi di connazionali su entrambe le sponde del mar Rosso (15) e l'importante compito affidato verso la fine del 1898 alla *Volturno* per l'occupazione di Raheita, all'estremità meridionale della colonia, e per la definizione del confine con l'adiacente Costa francese dei somali.

14. — Se nel mar Rosso la Marina ebbe a svolgere un'attività, per quanto varia, intensa ed efficace, tuttavia in un certo senso marginale rispetto all'azione militare delle forze terrestri impiegate nella conquista di quella che sarebbe stata la colonia Eritrea (16), il concorso delle unità navali fu invece preminente nelle occupazioni che nel medesimo quindicennio vennero condotte a termine con successo sulla costa somala dell'Oceano Indiano.

Già alla fine degli anni '70 si erano avute due visite di unità da guerra italiane oltre lo stretto di Bab-el-Mandeb, a Tagiura, Zeila, Berbera e lungo il litorale della Somalia: l'avviso *Rapido* del com. De Amezaga e la corvetta *Vettor Pisani* al comando del duca di Genova (17).

Era dal 1870 che studiosi ed esploratori segnalavano all'attenzione del governo quella zona come l'unica ancora aperta ad una possibile penetrazione italiana e sollecitavano l'apertura di trattative con il sultano di Zanzibar, detentore di una sovranità teorica sulla costa orientale africana dalla Migiurtinia a capo Delgado (18); trattative che ovviamente avrebbero dovuto essere condotte per mezzo della Marina.

---

(14) Se ne veda un esempio in PO e FERRANDO, cit., pp. 268-270.

(15) Così la *Volturno* venne inviata nel giugno 1899 sulla costa orientale del mar Rosso, a Moka e Hoheida, per risolvere il caso di due sambuchi battenti bandiera italiana e carichi di balle di tabacco, il *Mutsahel* e il *Nasser*, che erano stati arbitrariamente catturati da guardacoste turchi: in conseguenza dell'attacco il *Nasser* era andato ad incagliare e l'altro era stato condotto in acque turche. L'energico atteggiamento del com. Del Giudice indusse le autorità di Hoheida a rilasciare il *Mutsahel* e a pagare un'adeguata indennità per i danni arrecati all'altro sambuco e per la confisca del carico.

(16) Lo dimostra anche il paragone degli stanziamenti: le spese per la Marina in mar Rosso ammontavano appena al 2-4,5% di quelle sostenute per le forze di terra (*L'Africa italiana al Parlamento nazionale*, cit., pp. 404 e segg.).

(17) AMEZAGA C. DE: *R. Avviso "Rapido" nel mar Rosso e nel golfo di Aden*, in "Rivista Marittima", ott. 1879; PO e FERRANDO, cit., p. 11 e segg.; GABRIELE e FRIZ, cit., pp. 261-262.

(18) Scriveva in quell'anno Cristoforo Negri al ministro degli Esteri, raccomandando di avviare trattative di amicizia e di commercio, come con l'Abissinia, così anche con il sultano di Zanzibar, "che domina da 1500 miglia di coste dal capo Guardafui a Mozambico e raccoglie il commercio di tutta quella parte d'Africa" (R. CIASCA: *Storia coloniale dell'Italia contemporanea*, II ediz., Milano, 1940, p. 266). Questo sultano, vassallo egli stesso fino a pochi anni prima dell'Imam di Mascate, era stato liberato da tale sudditanza ad opera dell'Inghilterra e teneva guarnigioni in vari punti del litorale.

Lo stesso P.S. Mancini, che come ministro degli Esteri prese l'iniziativa dello sbarco a Massaua, compì anche i primi passi per lo stabilimento della sovranità dell'Italia su alcuni punti delle spiagge somale (19). Per suo incarico l'esploratore Antonio Cecchi, raggiunta Aden con gli altri membri della sua missione sulla corvetta *Garibaldi*, vi attese l'avviso *Barbarigo*, su cui prese imbarco per Zanzibar, dove arrivò il 16 aprile 1885. Dopo una sosta durante la quale il Cecchi e il CF Fecarotta comandante dell'avviso

---

(19) Sempre per sollecitazione del Negri, che alla fine del 1884, avendo sentito che il Cecchi sarebbe stato inviato in esplorazione nel Congo (v. C. ROSSETTI: *Una mancata missione al Congo di Antonio Cecchi*, in "Annali dell'Africa Italiana", IV (1941), fasc. 2, pp. 503 e segg.), così scriveva da Berlino al ministro: "Odo che il bravo Cecchi parte pel Congo... Io l'avrei creduto ancora più opportuno pel servizio nei Somali e specialmente lungo il corso del Giuba ed alla foce del medesimo. Colà spero che sarà sostituito da altri... La spedizione del Giuba è importante che si faccia e si riconosca se quel fiume sia navigabile, senza ostacoli di cateratte. Ove ciò fosse, una colonia alla sua foce avrebbe ben convenevole sede. È però evidente che non dovrebbe porsi precisamente alla foce, ma in quella posizione più prossima ad essa, dove le condizioni marittime consigliassero e le circostanze igieniche fossero buone o tollerabili" (*L'Italia in Africa*, a cura del min. degli Esteri, serie storica, vol. II, tomo II, Roma, 1967, p. 3). Il Mancini, difatti, comunicava al Cecchi a metà gennaio 1885: "Il Governo del Re sarebbe venuto, verificandosi certe circostanze, nella determinazione di affidarLe, invece della missione al Congo che Le era stata affidata, una missione sulla costa orientale dell'Africa, nella regione del Giuba. Le istruzioni relative all'adempimento di essa si contengono nell'unito memoriale... Vossignoria prenderà imbarco sopra uno dei legni che attualmente si recano nel mar Rosso, secondochè è detto nel memoriale stesso... Nell'intervallo che dovrà decorrere prima che Ella assuma la nuova missione, è desiderio del Regio Governo che Ella compia nel mar Rosso stesso una missione confidenziale di informazione e di indagini di cui Le indicai verbalmente i particolari". Nel memoriale allegato si precisava: "La missione al Congo è mantenuta, ma provvisoriamente differita... Il capitano Cecchi, con gli altri componenti la missione diretta al Congo, prenderà imbarco a La Spezia o a Messina sulla *Garibaldi*. In un punto del mar Rosso, che potrà essere o Massaua o Aden, il capitano Cecchi sbarcherà... dalla *Garibaldi* pigliando imbarco sopra altro legno della R. Marina, probabilmente il *Barbarigo*, il quale a quest'uopo muoverà a quella volta entro un mese al più tardi. Il capitano Cecchi a bordo del legno ove si sarà trasferito procederà verso le foci del Giuba, esplorerà la costa vicina, si recherà occorrendo a Zanzibar, ed acquistato il convincimento che non ostino ad una eventuale occupazione da parte dell'Italia impedimenti d'indole politica sia per le condizioni o le disposizioni dei capi indigeni di quei luoghi, sia pei rapporti che esistono tra quei capi indigeni e il sultano di Zanzibar, intraprenderà una apposita e minuta esplorazione della regione interna da cui il Giuba defluisce, con l'intendimento di addivenire nella regione stessa e sulla costa, tostoche l'utilità gliene appaia manifesta, ad una presa di possesso o quanto meno allo stabilimento del protettorato italiano sopra quelle contrade e sopra i capi che vi hanno attualmente dominio" (*ibidem*, pp. 9-10). Come si vede, al Mancini stava molto a cuore la segretezza che doveva circondare l'operazione, per non pregiudicarla in partenza: purtroppo, il segreto era quello di Pulcinella: il vice Console Maissa gli telegrafava infatti da Suakin alla fine di febbraio: "L'expédition Cecchi au Juba n'est plus un secret pour personne. Tout le monde ici en parle plus ou moins ouvertement. Si elle doit avoir lieu, il faudrait la hâter pour ne pas être devancés".



stabilirono i primi cordiali rapporti con il sultano Bargasch ben Said (20), il *Barbarigo* salpò alla volta della costa africana, dove prese terra a Lamu, a Port Dunford (Bur Gobo) e a Refuge Bay (Chisimaio), dando agli esploratori la possibilità di visitare la foce del Giuba e di assumere informazioni sul regime del fiume (21).

Ritornati a Zanzibar, il Cecchi e il Fecarotta, che in precedenza si erano mostrati molto ottimisti (22), dovettero persuadersi che l'atteggiamento minaccioso della Germania rendeva esitante il sultano: Bargasch temeva,

---

(20) Come suggerito nelle istruzioni del ministro Brin al com. Fecarotta, nelle quali si diceva: "Il Regio Governo venne nella decisione di affidare al Capitano Cecchi l'incarico di esplorare la regione interna dell'estremo Nord-Est dell'Africa da cui il fiume Giuba defluisce. Questa cosiddetta penisola dei Somali può ritenersi in massima parte indipendente da qualunque sovranità o protettorato di Potenza Europea; soltanto è probabile che il sultano di Zanzibar eserciti una certa sovranità od influenza su parte di quel litorale. Anche per questo motivo sarà quindi opportuno l'approdo a Zanzibar prima di procedere alla prospiciente costa del continente Africano. In Zanzibar sarà facile raccogliere informazioni esatte circa le condizioni attuali dei territori solcati dal fiume Giuba e fornirsi anche di qualche interprete e di persona pratica di quella costa. In Zanzibar la S.V. ed il Capitano Cecchi potranno accertarsi se esistessero impedimenti d'indole politica... ad una eventuale occupazione da parte dell'Italia". Al Cecchi il Mancini, riferendosi alle suddette istruzioni del ministro della Marina, sottolineava la delicatezza dell'incarico: "30 marzo 1885 - Istruzioni definitive spedite per posta 18 corrente dal ministero di Marina al Comandante *Barbarigo*. La missione deve essenzialmente limitarsi per ora accertare condizione politica regione e possibilità che Giuba serva come via commerciale verso interno. Raccomando circa primo punto somma prudenza" (*ibidem*, pp. 12-14).

(21) Gli esploratori furono muniti dal sultano Bargasch di lettere di presentazione per i governatori locali, nelle quali, per sopire la diffidenza dei Somali, si parlava di una battuta di caccia che il Cecchi e il Fecarotta avrebbero effettuato alla foce del Giuba: infatti le popolazioni della costa erano in grave apprensione per l'invasione dei Tedeschi che in quei giorni cercavano di allargare i loro stabilimenti nell'est africano (Useguha, Ukami, Uruguru e Usagora) e perciò, senza fare distinzioni di nazionalità, accomunavano tutti i bianchi nel loro sospetto. Una prima ricognizione con partenza da Bur Gobo non diede risultati soddisfacenti perchè ci si internò per errore in un affluente anzichè seguire il vero corso del fiume principale: "Il signor Cecchi e io" scrisse il Fecarotta "ci recammo in una lancia a riconoscere il corso superiore di questo fiume. Se noi lo avessimo percorso realmente, bisognerebbe concludere che esso ha origine da ben povere sorgenti... ma dubito che ci siamo internati in un affluente di poco conto, credendo di risalire il vero corso del fiume... Tale convinzione, e d'altra parte l'impossibilità di proseguire, ci determinò a ritornare indietro". Tuttavia, la spedizione organizzata a Chisimaio fu più felice: in 4 giorni i due esploratori, scortati da un drappello armato del *Barbarigo* e da un variopinto codazzo di capi indigeni, interpreti, portatori e soldati del sultano, percorsero la regione della foce del Giuba, assai difficile a riconoscersi a causa delle paludi in cui la corrente si disperde, e raccolsero notizie sulla navigabilità, che era accertata sino a Bardera e a Ganane, salvo le difficoltà di imbocco alla foce (PO e FERRANDO, cit., pp. 102-105).

(22) Dispaccio del Cecchi al Mancini in data 21 aprile: "Sultano teme ulteriore occupazione Germania sembra disposto trattare con noi cessione alcuni punti. Prego autorizzarmi trattare: inviarsi Sultano autografo reale accreditamento" (*L'Italia in Africa*, vol. cit., p. 19).



infatti, che qualunque concessione territoriale all'Italia avrebbe provocato un'ulteriore espansione del protettorato tedesco dell'Africa orientale (23), così che gli Italiani furono costretti ad accontentarsi della stipulazione di un trattato di commercio, contenente il permesso di creare fattorie in ogni parte dei domini zanzibaresi (24) e la concessione all'Italia del trattamento della nazione più favorita. Il trattato venne ratificato il 16 ottobre 1885.

Tre anni dopo l'avviso *Staffetta*, al comando del CF R. Volpe, inviato in crociera di circumnavigazione africana, sulla rotta del ritorno toccò Zanzibar e nell'assenza del sultano in viaggio a Mascate, venne accolto cordialmente dal generale inglese Matthews, capo dell'esercito zanzibarita e vero padrone dell'isola. Durante la permanenza della nave italiana, Bargasch rientrò nel suo Stato, ma solo per morire poche ore dopo: il Matthews scelse a succedergli il fratello Khalifa ben Said, al quale due giorni più tardi vennero presentati, insieme con i comandanti delle altre navi estere presenti in porto, anche il com. Volpe e il console Filonardi, mentre lo *Staffetta* eseguiva una salva di saluto di 21 colpi che deliziò il nuovo sultano. Ma i buoni rapporti si incrinarono a distanza di poco tempo, quando il Filonardi, su istruzioni del Crispi, chiese al Khalifa di effettuare la promessa cessione all'Italia dei territori intorno a Chisimaio: il sultano, rivelatosi tanto xenofobo quanto il fratello era stato ben disposto verso gli stranieri, si comportò anzi in maniera così offensiva con il console, che si arrivò a una rottura di rapporti. Inviare subito due altre unità da guerra nelle acque di Zanzibar (25), l'una vi si fermò sei mesi, l'altra vi rimase ancora più a lungo, ufficialmente per concorrere con le navi tedesche e britanniche al blocco del litorale africano nominalmente dipendente dal sultanato, stabilito al fine di impedire il commercio degli schiavi ed il contrabbando delle armi.

Fu nei primi mesi del 1889 che, rimanendo impregiudicata la questione di Chisimaio (26), l'Italia gettò le basi del suo protettorato sulla costa

(23) Bargasch soleva dire, a proposito dei suoi rapporti con i germanici, che chi è stato morso una volta da un serpente, poi ha paura anche di una fune arrotolata. D'altra parte, in quel momento, persino la semplice richiesta di una ristretta concessione alla foce del Giuba avrebbe allarmato le cancellerie europee (v. docc. 63, 64 e 68, *ibidem*, pp. 43-44).

(24) Il neo console italiano a Zanzibar Vincenzo Filonardi, che da anni vi esercitava il suo commercio, si dichiarava disposto a stabilire fattorie commerciali nella zona di Chisimaio.

(25) L'avviso *Archimede*, al comando del CF Angelo Biancheri, arrivato a Zanzibar nel giugno 1888, e la torpediniera *Dogali*, comandante CF F. Preve, un mese dopo.

(26) Su Chisimaio si appuntavano le mire della I.B.E.A. (Imperial British East Africa Company): dopo lunghe trattative fra il Cecchi e i rappresentanti di questa compagnia si era pervenuti ad un accordo, in base al quale la I.B.E.A. acconsentiva a trasferire la concessione di Chisimaio all'Italia, a patto che questa rimanesse sotto un'amministrazione congiunta italo-britannica: accordo gradito al sultano di Zanzibar. Nuove consultazioni nell'agosto e nel novembre 1889 mirarono poi a includere nell'accordo la concessione all'Italia dei porti di Brava, Merca, Magadoxo (Mogadiscio) e Uarsceik, ma questa volta in mancanza dell'approvazione del sultano l'intesa restò senza effetto (CIASCA, cit., pp. 271-272).

somala settentrionale, operando soprattutto con le unità della Marina. Rimpatriando, a febbraio, il *Dogali* imbarcò il console Filonardi e toccò Obbia, dove, a seguito di laboriose trattative (27) con il sultano locale Jusuf Ali, venne concluso un accordo in forza del quale tutti i territori appartenenti ad Obbia erano posti sotto la protezione italiana contro il pagamento al sultano di un canone annuo di 1.200 talleri, poi portati a 1.800: l'8 febbraio sulla garesa, residenza sultanale, venne ammainata la bandiera di Zanzibar ed alzato il tricolore. In seguito il Filonardi sbarcò ad Aden e vi attese l'arrivo di due altre unità provenienti dalla madrepatria, gli avvisi *Rapido*, al comando del CF C. Amoretti, e *Staffetta* (comandante G. Porcelli), per mezzo delle quali si sarebbero intavolate con il sultano dei Migiurtini, Osman Mahmud, che dominava la regione al nord di Obbia, trattative analoghe dirette ad estendere il protettorato italiano fino al limite orientale del Somaliland britannico. Lo *Staffetta* prese terra a Bender Zia-da, Bender Kassim, Maraia, Alula e Olok: dovunque le accoglienze degli indigeni furono buone, vennero scambiati doni e fu molto apprezzata l'opera del medico di bordo che visitò e curò parecchi ammalati. Nell'ultimo scalo - così continua la relazione del com. Porcelli (28) - avvenne l'incontro con il sultano, che, avvertito della presenza della nave, vi si era recato dall'interno del paese, per incontrare gli Italiani.

Le trattative continuarono poi ad Hafun, dove giunse pochi giorni dopo anche il *Rapido*, con a bordo il sultano Jusuf Ali, che l'avviso era andato ad imbarcare ad Obbia: con l'intermediazione di questi si pervenne laboriosamente ad un accordo. Tutto il mese di marzo trascorse in conversazioni e festeggiamenti, durante i quali Osman Mahmud, che dapprima appariva restio a concludere (29), visitò più volte le navi e ne fu favorevolmente impressionato. Finalmente il 7 aprile si addivenne alla firma del trattato, alle stesse condizioni di quello di Obbia: con questi due strumenti si

(27) Alle quali partecipò attivamente il TV Ferrara.

(28) Il testo completo della relazione del com. Porcelli è riportato da PO e FERRANDO, cit., pp. 133-152.

(29) Osman Mahmud, infatti, aveva sempre rifiutato, fino ad allora, le proposte di protezione offertegli da altre Potenze, asserendo che "i Migiurtini non hanno bisogno della costa, bastando loro i prodotti dell'interno per vivere, che egli e i suoi dipendenti volevano essere amici degli europei in generale e degli italiani in particolare... Non avendo bisogno della costa non avevano bisogno di appoggio alcuno, perchè in caso di offesa dal mare si sarebbero tutti ritirati nell'interno... tutti si sarebbero uniti aspettando colà gli invasori, i quali dovranno provare di avanzarsi se loro riuscirà facile".

gettavano le basi della futura colonia (30). Il presidente del consiglio e ministro degli Esteri Francesco Crispi comunicava alle Potenze, il 19 novembre 1889, che l'Italia aveva assunto, dal 15 di quel mese, il protettorato di tutto il litorale somalo intermedio tra i quattro scali marittimi di Brava, Merca, Mogadiscio e Uarsceik. Restavano escluse dalla sfera d'influenza italiana soltanto quelle quattro località costiere zanzibarite che l'improvvisa resistenza del sultano Khalifa ben Sceik aveva impedito venissero prese in affitto dalla I.B.E.A. e che erano indubbiamente indispensabili al controllo della regione somala accessibile dall'Oceano Indiano (31).

Intanto la marina militare doveva purtroppo registrare le sue prime perdite in quel teatro di operazioni: il STV Carlo Zavagli e il marinaio Angelo Bartorello, della nave *Volta*, uccisi dagli indigeni a Uarsceik il 24 aprile 1890 (32); in quello stesso anno, alle unità presenti in Oceano Indiano si aggiunsero, dal marzo al luglio la *Volturno* che vi sostò nel corso del

(30) "Questo di 6 sciabban 1303 corrispondente al 7 di aprile 1889, Noi sultano Osman Mahmud, sultano di tutti i Migiurtini mettemmo di nostra piena volontà le nostre firme ed il nostro sigillo in quest'atto. Noi abbiamo messo il nostro paese da Ras Awath a Ras el Kyl, Wadi Nogal e paese interno compreso, sotto la protezione e Governo di S.M. il magnanimo Re d'Italia Umberto I. Ciò noi facemmo per mezzo dei rappresentanti di S.M. il Re d'Italia comandante Amoretti comandante la regia nave *Rapido*, comandante Porcelli della regia nave *Staffetta* e Console Filonardi. Noi accettiamo la bandiera del Governo d'Italia per inalberarla nei paesi sopra menzionati. Dichiariamo che non faremo contratti con altri Governi e persone, e che faremo uso della nostra forza per salvaguardare nei nostri possedimenti gli italiani e loro amici. Noi scrivemmo quest'atto di nostra piena volontà e coscienza, e ciò che abbiamo scritto impegna noi, i nostri figli, fratelli, sudditi e loro eredi. Quest'atto viene da noi firmato nella piena podestà delle nostre facoltà di corpo e di animo e fu firmato nella data sovramentionata in Bender Alula. Firmati: OSMAN MAHMUD JUSUF, Sultano dei Migiurtini - JUSUF ALI JUSUF, Sultano di Obbia - Carlo Amoretti, Comandante la Regia Nave *Rapido* - Giuseppe Porcelli, Comandante la Regia Nave *Staffetta* - Vincenzo Filonardi, Console". Dell'assunta protezione sui territori somali fu data subito comunicazione alle potenze. Un breve tratto di litorale intorno ad Athaleh (Italia), che si scoprì poi risultare giuridicamente vacante, venne occupato stipulando un atto di cessione non i capi locali il 24 maggio 1891. Docc. relativi e testi delle convenzioni in *Somalia italiana 1885-1895. Documenti diplomatici presentati al Parlamento, ecc.*, XIX Legisl., 1<sup>a</sup> sessione, n° XIII *quater*, Roma, 1895; presentazioni alla Camera e relative discussioni, in *L'Africa italiana, ecc.*, cit., pp. 53, 80, 86-87, 167, 220, 318-320.

(31) Proprio a quei quattro scali, gli unici abbastanza praticabili in circa 2000 Km di costa, il territorio doveva il suo nome di Benadir, che significa "paese dei mercati": erano infatti i soli sbocchi al mare delle vie carovaniere provenienti dall'interno, lungo le quali si svolgeva il traffico con l'Etiopia.

(32) Il STV Zavagli era andato a terra con la barca a vapore del *Volta*, per invitare i capi indigeni della località a recarsi sulla nave a ritirare i regali destinati loro. Sbarcò con un sottopochiere e un interprete: tutti e tre, disarmati, a poca distanza dalla spiaggia furono assaliti da una folla di indigeni fanatici, e dovettero ritirarsi verso l'imbarcazione. Lo Zavagli, più volte ferito, riuscì infine, con il sottufficiale, a raggiungere la barca a vapore, dalla quale il marinaio Bartorello copriva con il fuoco della sua arma il salvataggio del suo superiore: ma nell'atto di salire a bordo l'ufficiale venne mortalmente colpito da un giavellotto che gli recise la carotide: anche il Bartorello riceveva una grave ferita di fucile. Lo Zavagli giunse sul *Volta* già cadavere, il marinaio vi spirò il giorno seguente. Ambedue vennero sepolti in mare. Il comandante del *Volta*, CF G. Amari, bombardò la località, ma con scarso effetto, per l'insufficienza del suo armamento di artiglieria (PO e FERRANDO, cit., pp. 161-164).

suo viaggio verso l'Estremo Oriente<sup>(33)</sup>, e dalla fine dell'anno all'aprile 1891 la cannoniera *Curtatone*, la cui stazione a Zanzibar sembrò gradita al sultano.

Intanto, nel 1890, l'Inghilterra, stabilita finalmente con la Germania la delimitazione delle rispettive zone d'influenza nell'Africa Orientale, aveva assunto il protettorato sul sultanato di Zanzibar ed aveva comunicato al governo italiano che da tale protettorato rimanevano esclusi i quattro porti del Benadir, nel rispetto dei diritti e privilegi acquisiti in precedenza dall'Italia. Dopo trattative durate alcuni mesi, si addivenne alla firma di un protocollo (24 marzo 1891) per stabilire i confini del territorio dichiarato sottoposto all'influenza italiana<sup>(34)</sup>. Pertanto con una successiva convenzione italo-zanzibarita del 12 agosto 1892 al governo italiano venne riconosciuto il diritto di esercitare l'amministrazione politica e giudiziaria, per un periodo di tempo determinato, sugli scali di Brava, Merca, Mogadiscio e Uarsceik contro il pagamento al sultano di un canone annuo di 120.000 rupie<sup>(35)</sup>. La gestione dei quattro porti venne subconcessa alla società Filonardi, la cui attività fu peraltro intralciata dalla scarsità di capitali iniziali e dalla tenuità del contributo finanziario erogato dal governo italiano<sup>(36)</sup>.

Mentre si svolgevano queste trattative diplomatiche e si cercava di dar forma, con il minimo della spesa, al dominio italiano sulla Somalia, la Marina continuava ad agire senza soste per tradurre sul terreno pratico tali iniziative e per affermare concretamente l'influenza dell'Italia su quelle terre arretrate e inospitali. Dalla fine del 1891 l'avviso *Staffetta*, ora al comando del CF G. Sorrentino, percorse per due mesi il litorale somalo, da Zanzibar dove ottenne buona accoglienza da parte del console generale britannico Portal<sup>(37)</sup> risalendo verso nord e toccando Brava, Merca, Mogadiscio, Itala, Obbia, fino ad Alula nell'estrema punta settentrionale oltre il capo

---

(33) F. LEVA: *Storia delle campagne oceaniche della R. Marina*, Roma, 1936, vol. II, p. 235.

(34) Il testo del protocollo 20 marzo 1891 e di quelli successivi (15 aprile 1891 e 5 giugno 1894), come pure il testo delle note scambiate tra Italia e Inghilterra per la delimitazione delle rispettive zone di influenza, sono reperibili in ROSSETTI: *Storia diplomatica dell'Etiopia*, Torino, 1910, pp. 119 e segg..

(35) La sovranità teorica di Zanzibar, rimasta in essere e simboleggiata dalla presenza della bandiera del sultano a fianco di quella italiana e con il mantenimento in funzione dei wali, o governatori zanzibariti, con poteri nominali, durò fino al 1905, quando fu liquidata con il riscatto del canone: sistemazione facilitata dallo stabilimento, intervenuto nel frattempo, del protettorato britannico sul sultanato.

(36) Che ammontava ad appena 300.000 lire annue, dalle quali inoltre doveva essere defalcato il canone di lire 201.600 da versare al sultano di Zanzibar.

(37) "Che è il vero sultano di Zanzibar" commenta nella sua relazione il comand. Sorrentino (FIORAVANZO e VITI, cit., p. 9).

Guardafui<sup>(38)</sup>. Quando si trattò di attuare il trapasso dell'amministrazione dei quattro scali alla società Filonardi, fu ancora lo *Staffetta*, ritornato in Oceano Indiano nella tarda primavera del 1893 al comando del CF E. Incoronato, che agì sulla costa, dapprima prendendo contatto a Zanzibar con i capi arabi e somali delle quattro città, invitati dal sultano affinché giurassero fedeltà all'Italia<sup>(39)</sup>. Successivamente lo *Staffetta* andò a Brava, dove la consegna delle dogane ai funzionari della società Filonardi si svolse senza incidenti; ma il 10 ottobre, quando la nave giunse a Merca, dopo le cerimonie ufficiali effettuate pacificamente, mentre il comand. Incoronato e i suoi ufficiali si accingevano a rientrare a bordo, venivano assaliti da un indigeno che pugnalò alle spalle il TV M. Talmone, il quale spirava poco dopo essere stato reimbarcato. Dinanzi a questo fatto, del quale gli abitanti di Merca non potevano scaricare la responsabilità sui bimal, il comand. Incoronato depose il wali di Merca e fece arrestare i capi più influenti della città: indi procedette ad un severo bombardamento dell'abitato e dei villaggi circostanti. A Mogadiscio le operazioni di presa di possesso si svolsero senza inconvenienti, ma il comandante dello *Staffetta* fu avvertito di stare in guardia a Uarsceik, i cui abitanti si diceva avessero giurato che nessun infedele avrebbe mai più rimesso il piede nel loro paese. Perciò, non disponendo di forze sufficienti per effettuare operazioni di sbarco di una certa ampiezza, il com. Incoronato prese a bordo il wali Soliman, uomo fidato e capace, con 50 uomini della guarnigione di Mogadiscio, e salpò di buon'ora il 26 ottobre per Uarsceik, giungendovi verso mezzogiorno: colà wali e soldati sbarcarono e si assicurarono della tranquillità del luogo, arrestando parecchi elementi ostili, tra cui alcuni che avevano partecipato all'aggressione agli uomini del *Volta*, e disarmando la maggior parte della popolazione: così si poté prender

---

(38) La relazione del comand. dello *Staffetta* è integralmente riportata in PO e FER-RANDO, cit., pp. 176-243. Vi si mette in rilievo la cura posta dal Sorrentino nell'accattivarsi la simpatia degli indigeni, per natura poco ben disposti a tollerare la presenza di cristiani nel loro paese. Le accoglienze alla nave italiana furono molto buone a Brava, meno cordiali a Merca, dove la popolazione, composta in gran parte di somali della fanatica e selvaggia tribù dei bimal i cui membri sono descritti come "sfacciati, bugiardi, truci e falsi", guardava con sospetto l'arrivo degli infedeli, nonostante la correttezza del contegno ufficiale dei capi; a Mogadiscio la città fece gran festa agli ospiti, che sollecitarono l'ambizione del governatore zanzibarita tributandogli solenni onori e le salve di saluto spettanti a un vice-ammiraglio. A Itala l'equipaggio dello *Staffetta* ricevette l'omaggio del sultano Imam Hamer, capo di una importante tribù dell'interno, venuto appositamente alla costa per vedere la nave italiana: colà si rimase alla fonda 15 giorni e il console Filonardi prese ufficialmente possesso della località alla presenza del com. Sorrentino. Ottime furono le accoglienze ricevute anche nei due ultimi scali di Obbia ed Alula.

(39) In quella circostanza, mentre i capi di Brava e Mogadiscio assicurarono assistenza e protezione agli Italiani nelle loro città e nel territorio circostante, il capo di Merca affermò che poteva impegnarsi soltanto per l'estensione dell'abitato, poichè nell'interno erano padroni assoluti i feroci bimal, che non obbedivano a nessuno.

possezzo senza incidenti del paese e lasciarvi una piccola guarnigione araba. In seguito lo *Staffetta* ritornò a Mogadiscio, poi si portò di nuovo a Merca, a Brava e a Zanzibar, per rimpatriare nel gennaio del 1893, lasciando la costa apparentemente pacificata.

Nel corso del quadriennio seguente la Marina continuò a sorvegliare i porti del Benadir: vi giunsero successivamente la *Voltorno* <sup>(40)</sup>, il *Piemonte*, la *Curtatone*, poi ancora la *Voltorno*, il *Dogali*, lo *Staffetta*, la *Governolo* e il *Volta*. Nessun incidente degno di nota funestò quel periodo, fino a che, alla fine del 1896, anno infausto per l'Italia in Africa Orientale, la Marina subì un'altra grave perdita in Oceano Indiano, con la strage dei comandanti F. Mongiardini della *Voltorno* e F. Maffei dello *Staffetta* e di altri otto ufficiali e cinque graduati e comuni delle due unità. Tanto più doloroso fu l'episodio, in quanto l'eccidio avvenne improvvisamente e inaspettatamente in un territorio ritenuto pacifico e sicuro, nei pressi di Mogadiscio, a Lafolè, per un subitaneo scatenarsi di odio xenofobo in tribù mantenesi fino allora abbastanza tranquille <sup>(41)</sup>.

Rimpatriata la *Voltorno* nella primavera del 1893, lo *Staffetta*, rimasto in Oceano Indiano, svolse azioni sulla costa, tra cui l'occupazione di Itala con una compagnia da sbarco, mentre le forze terrestri ivi di presidio partivano verso l'interno per una spedizione repressiva. Anche il *Volta* ritornò sul litorale somalo effettuandovi trasporti di truppe e di materiali, come il *Dogali*, restato in questa stazione fino alla metà dell'anno. Oltre

---

(40) Vi era imbarcato come ufficiale il duca degli Abruzzi.

(41) Il 15 novembre 1896 da Zanzibar la *Voltorno* raggiunse lo *Staffetta* a Mogadiscio, trasportando in questo porto il console Cecchi. Nei giorni precedenti il CF Maffei, secondo le istruzioni ricevute, aveva cominciato ad organizzare una spedizione a Gheledi, sulla sponda destra dell'Uebi Scebeli, per riconoscere le rive del fiume e per far visita al sultano locale, onde stringere rapporti con lui in vista di una comune azione difensiva nel caso di un'eventuale invasione amharica, ritenuta non impossibile dopo l'infausta conclusione della guerra italo-etiopica nel nord: ma, avendo saputo che il sultano era temporaneamente assente, il Cecchi, il Mongiardini e il Maffei deliberarono di limitarsi ad un'escursione, poco più di una gita, sulla sponda sinistra dell'Uebi Scebeli, a pochi chilometri da Mogadiscio, sul terreno di tribù dimostratesi fino allora pacifiche ed amichevoli. Alla spedizione presero parte, oltre il Cecchi e i due comandanti delle navi, gli ufficiali Baraldi, Baroni, Sanfelice, De Cristofaro, Smuraglia, Gasparini, Guzzolini, Olivieri, i graduati e marinai Rolfo, Vianello, Caramelli, Buonasera, Gregante, e il direttore delle dogane Quirighetti: 17 bianchi in tutto, scortati da una settantina di ascari, che partirono nel pomeriggio del 25 novembre. Accampatisi quella sera nella boscaglia di Lafolè, a 20 km da Mogadiscio, verso l'una di notte vennero assaliti nel sonno: ma l'attacco fu respinto. Si decise allora la ritirata verso il litorale e all'alba questa ebbe inizio. Subito gli indigeni, appostati nella boscaglia ai margini della pista, cominciarono a tormentare la carovana con tiri di frecce e giavellotti e con tiri di armi da fuoco. Dopo tre ore di tormentoso cammino, essendo quasi tutti gli ascari caduti o fuggiti ed essendo quasi finite le munizioni, i bianchi, sparpagliati e divisi, vennero uccisi ad uno ad uno, e soltanto tre di essi, il sottocapo timoniere Vianello e i comuni Gregante e Buonasera, riuscirono a raggiungere, feriti ed esauriti, Mogadiscio.



queste unità, giunse anche l'*Elba*, il cui comandante, CF Sorrentino, era stato nominato Commissario straordinario del Benadir dopo la strage della carovana Cecchi. Egli assolse, tra gli altri, il doloroso incarico di dare sepoltura alle prime salme di caduti recuperate, in forma solenne e con la partecipazione degli equipaggi delle navi e della guarnigione di Mogadiscio; quindi curò il recupero dei corpi degli altri caduti rimasti a Lafolè, dove fu stabilito un fortino. Nella primavera seguente, il comandante Sorrentino organizzò una spedizione punitiva contro le tribù Daùd, Uadalàn e Heib Mursala, responsabili dell'eccidio del Cecchi, dei comandanti Mongiardini e Maffei e dei loro compagni, impiegando ascari eritrei giunti di rinforzo, unitamente agli ascari locali posti al comando di un guardiamarina, mentre i marinai fornivano compagnie di sbarco a presidio della città rimasta indifesa. Dopo vari scontri con gli indigeni ribelli, la spedizione raggiunse il suo scopo senza alcuna perdita di bianchi e con un solo caduto tra la truppa di colore.

L'*Elba* e la *Governolo* continuarono poi il loro compito di perlustrazione del litorale, alternandosi, durante l'ultimo triennio dell'800, con lo *Staffetta* e il *Cristoforo Colombo*, ed avvalorando con la loro presenza quanto aveva previsto nel 1893 il com. Incoronato: "Sono convinto che, fin quando una nave italiana risiederà a Zanzibar o percorrerà la costa del Benadir, si può essere sicuri di non temere disordini" (42).

15. — Dal 1900 in poi, la Marina continuò ad assolvere i suoi compiti di sorveglianza e di intervento sulle coste del mar Rosso e nell'Oceano Indiano. Fu un compito faticoso ed oscuro, svolto da unità di piccola stazza e di modesto armamento, affidato, più che all'imponenza delle navi da guerra e alla mole dei loro cannoni, all'abnegazione degli equipaggi sottoposti a dure fatiche e a continui disagi in un clima malsano (43), e soprattutto all'abilità dei comandanti e degli ufficiali che dovevano trattare con le popolazioni costiere e tenere alto tra esse, con gli scarsi mezzi a disposizione, il prestigio della potenza protettrice.

Oltre le molte unità che nei primi anni del secolo furono in mar Rosso e nell'Oceano Indiano di passaggio per l'Estremo Oriente (44), sono da citare tra le navi stazionarie l'*Andrea Provana*, che ebbe a sorvegliare i

---

(42) G. FIORAVANZO: *La Marina militare nel suo primo secolo di vita (1861-1961)*, Roma, 1961, p. 111.

(43) Al punto che alcune unità dovettero essere inviate alle isole Seycelles per un periodo di riposo e di convalescenza dei marinai, tra i quali in determinate stagioni il numero degli ammalati risultava notevolmente accresciuto.

(44) *Piemonte, Etna, Ettore Fieramosca, Vettor Pisani e Vesuvio* nel 1900; *Calabria, Lombardia, Marco Polo e Puglia* nel 1901.



maneggi del comandante tedesco F. Grapen della *Marie* sulla costa turca dell'Arabia, la *Governolo*, la *Volturno*, la *Volta*, la *Cristoforo Colombo*, la *Barbarigo*. La *Governolo*, in particolare, al comando del CF L. Graziani, oltre a compiere numerose crociere per la repressione della tratta degli schiavi, per l'intercettamento del contrabbando d'armi e per l'esecuzione di rilievi idrografici, dovette tener d'occhio l'attività sospetta del sultano dei Migiurtini Osman Mahmud e cooperò al salvataggio del piroscafo tedesco *Asturia* naufragato ad Hafun; quindi, in un secondo viaggio sulla costa somala settentrionale, esercitò vigorosa pressione sul sultano che si stava sempre più compromettendo nel parteggiare per la fazione del Mad Mullah (45), il quale esercitava la guerriglia contro il Somaliland britannico; durante questa missione, venne alzata la bandiera italiana nella località di Bender Ziada, approdo situato al confine con il territorio inglese.

Nel 1902 il *Piemonte*, trattenuto in Africa Orientale durante il suo trasferimento nei mari della Cina, venne incaricato di effettuare un'azione sul litorale yemenita del mar Rosso, in cooperazione con il *Governolo*, il *Galileo Galilei* e il *Caprera*, allo scopo di reprimere la pirateria e di indurre le autorità turche ad agire secondo norme più civili verso i sambuchi mercantili appartenenti a sudditi eritrei, di passaggio nei porti arabi per ragioni di commercio; nel corso di tale operazione venne bombardato il villaggio di Medi e fu sostenuto un combattimento con imbarcazioni indigene e con fucilieri appostati sulle spiagge, durante il quale cadde il marinaio scelto G. Filosa.

Il biennio 1902-1903 vide anche le forze marittime italiane impegnate nella collaborazione con quelle britanniche contro il Mad Mullah (46). Essendo stato concesso agli Inglesi di sbarcare nel territorio del sultanato

---

(45) Le origini di questo personaggio erano, all'epoca, poco note: si chiamava Moham-med ben Abdallah ed apparteneva alla tribù somala dei Dollahanta. Dopo aver compiuto vari pellegrinaggi alla Mecca, acceso da un fanatico odio contro tutti gli infedeli, cominciò ad eccitare i somali della sua tribù e di quelle vicine contro gli Inglesi che avevano da poco assunto il protettorato sul suo paese. I britannici dapprima non lo presero sul serio, chiamandolo Mad Mullah, "prete pazzo": ma in seguito, crescendo le forze e l'ardire dei seguaci di lui, si videro costretti ad intervenire militarmente con una spedizione punitiva organizzata nel 1901 dal col. Swayne, la quale fallì in pieno per l'inafferrabilità del Mullah, che conosceva perfettamente il retroterra di Berbera e riusciva a sottrarsi ad ogni ricerca. L'anno seguente lo stesso col. Swayne condusse una seconda spedizione contro i somali ribelli, ma nel corso di questa, attaccato dal Mullah con ingenti forze nella boscaglia di Ereg, rischiò di perire con tutti i suoi e riuscì a fatica a raggiungere Berbera.

(46) Poichè durante le loro peregrinazioni per l'interno i mahdisti entravano ed uscivano dalle non delimitate zone d'influenza britannica e italiana, il nuovo comandante militare del Somaliland, brig. gen. Manning, fece chiedere da Londra la cooperazione italiana alle operazioni di repressione.

di Obbia, nostro protetto, per marciare contro il Mullah da sud, la *Voltur-  
no* effettuò, con la britannica *Pomona*, una crociera per ricercare il punto  
più conveniente alla costituzione di una base di sbarco; più tardi la medesi-  
ma unità cooperò con le navi inglesi *Porpoise*, *Hussar* e *Merlin* in un'azio-  
ne contro Bereda, dove si supponeva esistesse un deposito di armi del Mul-  
lah, ed affiancò 80 marinai italiani ai 260 britannici dei reparti da sbarco  
impiegati. Nel frattempo il *Caprera* effettuò l'arresto e la deportazione del  
sultano Jusuf Ali di Obbia, accusato dall'Inghilterra di connivenza con il  
Mullah (47): tre mesi dopo la *Vettor Pisani*, battente l'insegna dell'ammira-  
glio Mirabello, in transito nell'Oceano Indiano per raggiungere l'Estremo  
Oriente, fece sosta ad Obbia per l'investitura del nuovo sultano Ali Jusuf,  
figlio di quello deposto. Nell'ottobre del 1903 l'incrociatore *Lombardia*, di  
ritorno dai mari della Cina, ostilmente accolto ad Illig, dove cercava infor-  
mazioni sulle mosse del Mad Mullah, bombardò quella località.

A questi anni risale l'istituzione, da parte della Marina, di sambuchi  
armati: *Cervo*, *Gazzella*, *Antilope*, *Capriolo*, *Zebra*, *Camoscio*, e più tardi  
il *Daino*. Tali imbarcazioni, particolarmente adatte all'uso locale, di impie-  
go meno costoso di quello delle unità di linea e più redditizio per la maggio-  
re manovrabilità ed il minimo pescaggio, vennero adibite nel mar Rosso a  
servizio isolato al comando di sottufficiali e nell'Oceano Indiano a servizio  
di squadriglia effettuato da tre unità in gruppo, agli ordini di un tenente di  
vascello. Su ognuno di tali natanti erano presenti due o tre sottufficiali ed  
altrettanti cannonieri bianchi per i due pezzi da 76 montati a prora, mentre  
il resto dell'equipaggio era costituito da marinai indigeni diretti da un gra-  
duato (*nakuda*).

Punto principale d'appoggio dei sambuchi armati fu Bender Kassim.  
In una delle prime azioni cadde il primo comandante di squadriglie, il TV  
C. Grabau, colpito mortalmente sull'*Antilope* durante il bombardamento  
della località di Durbo presso Bender Filuk. Il servizio dei sambuchi durò  
fino allo scoppio della guerra mondiale, quando essi furono sostituiti da  
grossi rimorchiatori tipo *Lido*. Fu, la loro, un'attività silenziosa ed ininter-  
rotta, poco appariscente ma assai proficua: dalla loro base a nord del Capo  
Guardafui il raggio di azione di queste tartane copriva tutta la parte meri-  
dionale del mar Rosso e le coste settentrionali della Somalia; si distinsero  
più volte, catturando sambuchi ottomani rei di aggressioni a imbarcazioni  
commerciali appartenenti a sudditi eritrei, sorvegliando la pesca negli

---

(47) Sia lo sbarco degli Inglesi nel sultanato protetto di Obbia, sia la destituzione del sul-  
tano Jusuf Ali, energicamente chiesti dal governo britannico, vennero vivamente criticati in  
Italia, come manifestazioni di una "eccessiva arrendevolezza": cfr CIASCA, cit., p. 327. Si  
veda anche AMR, Cart. 2386.

arcipelaghi, dando la caccia alle navi dei mercanti di schiavi e dei contrabbandieri d'armi, pattugliando i litorali e bombardando zone ostili, infine dirimendo questioni tra gli indigeni delle tribù costiere (48).

Nel corso di quegli anni, mentre la squadriglia sambuchi svolgeva questi compiti, varie unità da guerra vennero inviate come stazionarie nel mar Rosso e nell'Oceano Indiano, tra le quali l'*Urania*, l'*Aretusa*, il *Lombardia*, la *Volturno*, il *Governolo*, il *Barbarigo*, poi nuovamente il *Governolo* e l'*Aretusa*, la quale ebbe a soccorrere il piroscafo egiziano *Kenek* incagliatosi a sud di Massaua e quindi andò a Hodeida con la missione di proteggere i connazionali durante i torbidi ivi scoppiati per un ammutinamento di truppe turche; in seguito il *Calabria*, poi la *Caprera*, lo *Staffetta*, la *Volta* e il *Marcantonio Colonna*, che cooperarono all'occupazione di Danane; il *Colonna* si distinse anche nelle operazioni di disincaglio e di protezione del carico di un vapore norvegese, il *Normann*, arenatosi presso Capo Guardafui (49). Successivamente si ebbero le presenze del *Marco Polo*, dell'*Elba*, del *Vesuvio*, del *Volturno* e del *Puglia*, che parteciparono alle operazioni connesse con la persistente attività guerrigliera del Mad Mullah nelle regioni interne della Somalia italiana e del Somaliland britannico (50).

16. — Nel quinquennio 1910-1914 l'azione della Marina in mar Rosso e nell'Oceano Indiano, per quanto marginale, fu intensa. Il *Piemonte* pacificò Durbo, località non più toccata da navi italiane dopo l'uccisione del TV Grabau; lo *Staffetta* compì una lunga campagna idrografica e missioni varie fino allo scoppio della guerra italo-turca. Dopo l'inizio delle ostilità, il *Puglia* affondò una cannoniera turca nel golfo di Akaba (5 ottobre 1911) e 15 giorni più tardi, operando insieme al *Calabria*, bombardò concentramenti di truppe ottomane nella medesima località ed una batteria costiera nello stretto di Bab-el-Mandeb. Le crociere lungo le coste dell'Arabia proseguirono l'anno seguente: furono smantellate le fortificazioni di Scek Said (*Puglia* e *Calabria*) e il *Piemonte*, al comando del CF O. Paladini, accompagnato dai caccia *Artigliere* e *Garibaldino*, assalì otto cannoniere turche a Cunfida, affondandone alcune, rendendo inutilizzabili le altre catturando lo yacht armato *Fauvette*, che alzava l'insegna del commodoro ottomano. Così fu sventata ogni eventuale minaccia della Turchia nel mar Rosso.

(48) Comandanti delle squadriglie sambuchi, dopo il TV Grabau, furono i parigrado C. Spagna, G. Santasilia, C. Maccaroni, P. Ferrero e G. Romano.

(49) Le tribù stanziato presso il Capo Guardafui erano dedite da secoli al saccheggio delle navi incagliate doppiando il promontorio: anzi favorivano il verificarsi di tali incidenti accendendo fuochi su un rilievo vicino (detto il Falso Guardafui), per indurre in errore i bastimenti in transito.

(50) Il Mad Mullah continuò a costituire un grave problema tanto per i territori di protettorato italiano quanto per quelli inglesi, fino alla sua morte avvenuta nel 1921.

Più tardi lo stesso *Piemonte*, con la *Caprera*, distrusse i forti turchi a nord di Hodeida, facendo anche saltare in aria due grandi depositi di armi e munizioni. Fino all'autunno del 1912 il *Bersagliere*, il *Governolo*, la *Caprera*, la *Curtatone*, l'*Elba* e lo *Staffetta* continuarono le operazioni di blocco e di bombardamento del litorale arabo, sino alla pace di Ouchy (18 ottobre).

Tra le unità che prestarono servizio sulle coste orientali dell'Africa dalla fine del 1912 al 1914, sono da segnalare: in mar Rosso il *Capitano Verri* <sup>(51)</sup>, il *Galileo Galilei*, il *Misurata*, il *Liguria*, il *Verbano*, il *Giuliana* <sup>(52)</sup> e infine, di passaggio diretta in Cina, la cannoniera *Sebastiano Caboto*; nell'Oceano Indiano la *Volturmo*, lo *Staffetta* e il *Piemonte*, che intervenne ad Alula, dove si erano verificati disordini e permaneva uno stato di agitazione tra le tribù.

---

(51) Ex yacht turco *Tarabulus*.

(52) Questa nave, a partire dal settembre 1912, venne messa permanentemente a disposizione del governo dell'Eritrea per missioni sulle coste della colonia.

## CAPITOLO IV

LE STAZIONI NAVALI  
NELL'ATLANTICO MERIDIONALE

17. Navi italiane nell'estuario del Rio de la Plata. — 18. Brasile: dalla crisi del 1893 a quella del 1895. — 19. Costituzione della "Squadra dell'Atlantico". Lo studio dell'amm. Accinni. — 20. Gravi rischi connessi ad una spedizione. Conclusione della vertenza. — 21. Termina con la guerra italo-turca una lunga presenza navale.

17. — Con la partenza dell'incrociatore *Flavio Gioia* da Rio de Janeiro (16 maggio 1888) la marina italiana non rimase rappresentata da nessuna unità sulle coste dell'America del Sud <sup>(1)</sup>, dove tuttavia gli interessi dei connazionali, con l'incrementarsi dell'immigrazione, si facevano sempre più vasti e importanti. Inoltre la situazione politica ed economica dei tre Stati rivieraschi andava deteriorandosi: in Brasile per la tensione derivata dall'abolizione della schiavitù e dal cambio di regime con la caduta dell'impero e con l'avvento della repubblica federale; nell'Uruguay e in Argentina per la grave crisi conseguente alle sfrenate speculazioni sui terreni e all'arresto del commercio interno ed internazionale, crisi di cui soprattutto ebbero a soffrire le comunità degli immigrati di origine italiana.

Così il ministero Crispi, appena sembrò attenuarsi la minaccia francese nel Mediterraneo e diminuirono le necessità operative nel mar Rosso e nell'Oceano Indiano, in seguito alle ripetute insistenti richieste dei nostri rappresentanti consolari e diplomatici nell'America meridionale, dopo un anno e mezzo di assenza della bandiera italiana dal Sud Atlantico, decise di ripristinare colà una stazione navale, inviandovi l'incrociatore *Amerigo Vespucci*, cui avrebbero dovuto seguire entro breve tempo due cannoniere, adatte alla navigazione fluviale su quei rii dai bassi fondali. Il *Vespucci*, lasciata Messina il 2 dicembre 1889, essendo stato ritardato dall'insorgere a bordo di casi di tifo e dal timore dello scoppio di un'epidemia, non giunse a Montevideo che il 5 febbraio successivo ed incrociò sulle coste argentine, uruguaiane e brasiliane sino alla fine dell'anno, spingendosi anche, per lo stretto di Magellano <sup>(2)</sup>, nell'Oceano Pacifico, a toccare i litorali del Cile e del Perù, accolto dovunque con entusiasmo dalle comunità italiane che erano numerosissime in quelle zone.

(1) LEVA, cit., II, p. 184; GABRIELE e FRIZ, cit., p. 281.

(2) Nel canale di Magellano il *Vespucci* ebbe ad eseguire il difficoltoso salvataggio dei superstiti della nave tedesca *Adamant*, ivi sul punto di affondare.

Apparendo alquanto migliorata la situazione in Argentina, il *Vespuc- ci*, dopo l'arrivo della cannoniera *Andrea Provana* (novembre), prese la rotta del ritorno, effettuando una breve sosta a Rio de Janeiro, dove in quel periodo, per la crisi che agitava le repubbliche del Rio de la Plata, l'immigrazione italiana si era notevolmente accresciuta. La *Provana*, rimasta nell'estuario, compì crociere lungo il Rio Paranà, assicurando con la sua presenza le comunità italiane dell'interno, tra le quali il disagio economico manteneva uno stato di fermento e di timore. Ritornata alla fonda a Buenos Ayres, nel maggio 1891 fu raggiunta dalla *Sebastiano Veniero*, il cui comandante, CC E. Buono, come ufficiale più anziano di grado, assunse il comando superiore della stazione navale. Nei mesi seguenti, le due unità si alternarono nella navigazione sui fiumi e nelle crociere sulle coste dell'Argentina e dell'Uruguay.

Agli inizi del 1892 la *Veniero* risalì il fiume Paraguay per visitare le colonie delle città rivierasche, che da quindici anni non avevano più riveduto una nave da guerra italiana (3). Ad Asunción la cannoniera ricevette accoglienze entusiastiche dai connazionali e un cordiale benvenuto dalle autorità della repubblica paraguaiana. Tuttavia nel Paraguay la situazione politica era ancora piuttosto instabile e il danno maggiore di ciò ricadeva sugli stranieri, in gran parte Italiani, che vi esercitavano il commercio: per cui, quando la *Veniero* fu costretta a salpare per la decrescenza del fiume, venne salutata con grande rammarico dai connazionali.

18. — Frattanto, all'inizio dell'inverno australe, spiacevoli incidenti erano accaduti tra Italiani e Brasiliani a Santos e a San Paolo: quindi alla *Veniero*, che si trovava in bacino a Montevideo per la normale pulitura della carena, arrivò l'ordine di raggiungere al più presto le coste del Brasile, e la cannoniera diresse su Rio de Janeiro, dove si fermò finchè fu raggiunto per via diplomatica un accordo onde porre fine alla vertenza; poi andò a Santos, ritornò a Rio ed infine si riunì alla *Provana* a Buenos Ayres. A novembre, nella capitale argentina le due cannoniere furono raggiunte dall'incrociatore *Dogali*, in arrivo dopo una sosta in Brasile.

Nella capitale brasiliana si era fermato il *Bausan*, inviatovi con il *Dogali* dall'America settentrionale, dove le due unità facevano parte, con l'*Etna*, della divisione navale inviata a New York nel 400° anniversario della scoperta dell'America, per assistere all'inaugurazione del monumento a Cristoforo Colombo. Gli inizi del 1893 registrarono una difficile situazione in Brasile, dove i primordi della repubblica erano segnati da episodi violenti di guerra civile con l'epicentro negli Stati di Santa Caterina e di

(3) Vi era stata la *Confienza* agli inizi degli anni '70: v. GABRIELE e FRIZ, cit., pp. 270-271.

Rio Grande do Sul. Le circostanze andarono aggravandosi, fino all'aperta rivolta del 6 settembre, quando il ministro della Marina, amm. Custodio De Mello, impadronitosi a Rio della corazzata *Aquibadan*, prese ufficialmente posizione contro il maresciallo Peixoto. Nei torbidi che ne seguirono venne coinvolto anche il *Bausan*, un cui marinaio rimase ucciso il 6 novembre dalle truppe regolari. Il *Dogali* e la *Veniero*, subito accorsi a Rio, vi trovarono altre sette unità della marina da guerra britannica, francese, tedesca e portoghese (4): il momento era grave e l'uccisione del marinaio italiano, anche se avvenuta per errore, il cannoneggiamento in atto tra le fortificazioni del porto in mano governativa e le navi aderenti alla rivolta, le continue sparatorie tra le imbarcazioni dei ribelli e le truppe di terra, l'impedimento posto al libero traffico mercantile nella baia, rendevano necessaria l'adozione di misure concordate tra le forze navali estere allo scopo di proteggere la vita, i beni e le attività commerciali degli stranieri. Anche senza un'intesa formale, i comandanti delle cinque forze navali si riunirono e presero accordi per un atteggiamento comune ed una attività coordinata: la direzione degli affari comuni delle squadre internazionali fu data, come ufficiale più elevato in grado, all'amm. Magnaghi, sopraggiunto con l'*Etna* dal mar delle Antille.

Le condizioni interne del Brasile non erano ancora mutate a favore di una delle parti contendenti (5), quando alla fine dell'anno giunse dall'Italia all'ammiraglio Magnaghi l'ordine di rimpatriare con l'*Etna* ed il *Bausan*; ed essendo la *Veniero* già ritornata al Rio de la Plata, il solo *Dogali* rimase a rappresentare la marina italiana nella capitale del Brasile, dove da poco la

---

(4) *Sirius*, *Beagle* e *Racer* dell'Inghilterra, *Arethuse* della Francia, *Arcona* e *Alexandrine* della Germania e *Mindello* del Portogallo.

(5) Il teatro della guerra civile si era allargato ad altri Stati della federazione brasiliana, dopo quelli di Rio de Janeiro, Santa Caterina e Rio Grande do Sul: oltre il "Governo delle forze navali insorte degli Stati Uniti del Brasile" capeggiato dall'amm. De Mello, sorse un secondo "Governo provvisorio" a Desterro e da nessuna delle tre parti, i due raggruppamenti degli insorti e i regolari, si disponeva di forze sufficienti per venire ad una decisione. I marinai rivoltosi dominavano il mare; il maresciallo Peixoto era padrone dei forti e poteva contare su un notevole contingente di truppe terrestri ma il suo potere cessava alle spiagge; nei vari Stati dell'interno la situazione si ripeteva e governativi e ribelli si equivalevano; un quarto contendente, l'amm. Saldanha da Gama, trincerato nella Scuola navale e in alcune isole di fronte a Rio, aveva dichiarato la sua neutralità e, pur senza unirsi ancora apertamente agli insorti, non sembrava disposto ad agire contro di loro (soltanto più tardi si decise a passare definitivamente dalla parte di De Mello). Il governo di Desterro insisteva perchè le forze navali straniere lo riconoscessero, ma queste mantennero una rigorosa neutralità, il cui rispetto potevano agevolmente imporre a tutte le parti, essendosi nel frattempo accresciute con l'arrivo di altre unità, francesi (incrociatore *Magon*), olandesi (corvetta *De Ruijter*), austriache (corvetta *Zrinji*), portoghesi (corvetta *De Albuquerque*) e spagnole (incrociatore *Cristobal Colón*).



direzione delle attività delle unità estere era stata assunta di fatto dalla marina statunitense, intervenuta con forze cospicue <sup>(6)</sup>. Un pauroso flagello si aggiunse ai mali della guerra intestina: una epidemia di febbre gialla, divenuta gravissima nei primi mesi del 1894, alla quale le unità navali straniere pagarono un doloroso tributo con la morte del comandante della corvetta austriaca *Zrinji* e di molti membri degli equipaggi dell'incrociatore americano *Newark* e della nave tedesca *Alexandrine*. Il *Dogali*, ricevuto l'ordine di lasciare l'ancoraggio e di portarsi al sicuro, ebbe a registrare cinque casi di febbre gialla, ma uno solo mortale: una volta lontano dalla zona infetta, anche se altri casi si manifestarono, si risolsero tutti rapidamente e le condizioni sanitarie della nave ritornarono normali. A Bahia, il *Dogali* assistette alla partenza per Rio de Janeiro della nuova squadra navale che i governativi avevano armato e posto agli ordini dell'amm. Gonçalves: e poichè, come gli avvenimenti poi dimostrarono, questo nuovo fattore di potenza marittima avrebbe deciso la lotta con la sconfitta degli insorti, l'incrociatore italiano, ultima dell'unità che avevano fatto parte della divisione navale d'America, rimpatriò.

Durante la crisi brasiliana, infatti, le due cannoniere del Plata avevano continuato la loro stazione, compiendo crociere nei Rii Paran  e Uruguay, fronteggiando in difesa dei connazionali le ricorrenti agitazioni politiche interne che dilaniavano la repubblica Argentina. Rivolte a Rosario, a Santa F  e a Corrientes, manifestazioni di ribellione nella flotta, chiamate alle armi della guardia nazionale <sup>(7)</sup>, episodi di xenofobia ed insulti alle rappresentanze diplomatiche estere, tutto ci  esigeva una continua presenza ed un'incessante attivit  delle unit  navali. Come si   visto, la *Veniero* e la *Provana* dovettero poi anche, a turno, nel corso dell'anno, recarsi in Brasile nei momenti di maggior tensione. Alla fine del 1893 ricevettero ordine di rimpatrio e nel febbraio e marzo successivi raggiunsero l'Italia.

Per tutto il resto dell'anno 1894 la marina italiana non fu presente sulle coste americane. Soltanto al principio del 1895 vi fu mandato un altro piccolo incrociatore, il *Liguria*, che trov  a Rio de Janeiro una situazione assai tesa, la quale lo costrinse a fermarvi per i due mesi di marzo e aprile. Anche se le relazioni diplomatiche tra Italia e Brasile rimanevano impron-

---

(6) Incrociatori *Charleston*, *Newark*, *Detroit*, *San Francisco* e *New York*, al comando del contramm. Benham, che prese ad agire segretamente quale intermediario per porre fine alle ostilit .

(7) Queste chiamate facevano correre il rischio agli stranieri di essere reclutati a forza, per cui si verificavano pericolosi assembramenti presso i vari uffici consolari dove venivano distribuite le "papeletas" o carte di nazionalit .

tate a normale cortesia, tuttavia l'amicizia di vecchia data <sup>(8)</sup> tra i due paesi appariva turbata, soprattutto per motivi inerenti alla presenza in vari Stati brasiliani di colonie di immigrati numerosissime ed in continuo aumento <sup>(9)</sup>. In conseguenza della guerra civile degli anni precedenti, molti connazionali avevano subito danni di varia entità ed il governo italiano aveva avanzato richiesta di adeguati indennizzi presso il governo brasiliano: tardando tali indennizzi ad essere corrisposti, l'agitazione tra le masse immigrate cresceva. D'altra parte la situazione politica interna non poteva non risentire gli strascichi del travagliato periodo attraverso cui il paese era passato: gli animi della popolazione erano inaspriti e tale tesa atmosfera si risolveva spesso in attriti che avvelenavano i rapporti delle colonie italiane con gli abitanti del luogo. Non di rado la stampa cooperava a fomentare nel popolo i sentimenti di malcontento e di astio, anziché sforzarsi di sedarli: bastava poco perchè scoppiassero taufferugli e tumulti. Anche la nuova unità inviata nella stazione dell'Atlantico meridionale doveva risentirne: a Pernambuco scoppiò una rissa tra marinai del *Liguria* in franchigia e militari brasiliani, che li avevano provocati.

Per contro, il lungo periodo trascorso dall'incrociatore in Brasile andò quasi indenne dalle infezioni, essendosi verificato a bordo un solo caso di febbre gialla: ma giunta che fu la nave nell'estuario de la Plata, si registrarono quattro casi di colera, di cui due letali. A luglio, con l'inizio dell'inverno australe, la situazione sanitaria migliorò alquanto e il *Liguria* prese a fare la spola tra Buenos Ayres, Montevideo e alcuni scali minori fino a che, a settembre, giunse l'ordine di rimpatrio.

In rotta per l'Italia, il *Liguria* si incontrò all'altezza delle isole Canarie (31 ottobre) con l'altro incrociatore dello stesso tipo, il *Lombardia*, che andava a sostituirlo sulle coste sud-americane. Era però destino che questa unità non arrivasse al Rio de la Plata: giunta in Brasile alla fine di novembre 1895, trovò che la primavera aveva portato una recrudescenza dell'epidemia di febbre gialla che ormai da vari anni con ricorrente regolarità desolava quelle regioni, per quanto il fatto che altre navi alla fonda a Rio de Janeiro non erano state toccate dal morbo permettesse di sperare che le

---

(8) Gli stretti rapporti tra l'Italia e il Brasile risalivano ai primi anni del XIX secolo, cementati dalla fattiva presenza nella grande nazione transoceanica di molte e dinamiche comunità di immigrati italiani, continuamente accresciute, dopo la tragica epidemia del 1834 che le aveva decimate, da nuove cospicue ondate di arrivi. Finchè durò l'impero, un fortissimo vincolo fu rappresentato dall'imperatrice Teresa Cristina di Borbone, sorella di Ferdinando II delle Due Sicilie, sposata dall'imperatore don Pedro di Braganza nel 1843: in occasione di quel matrimonio quasi l'intera flotta napoletana aveva accompagnato la principessa a Rio de Janeiro (GABRIELE e FRIZ, cit., pp. 94-95).

(9) C'era stata bensì un'interruzione, quando, all'avvento della repubblica federale, l'immigrazione era stata sospesa per un biennio, ma il successivo ingente afflusso aveva ristabilito la media degli arrivi annui.

norme profilattiche prescritte fossero sufficienti a tenere lontana la malattia. Purtroppo, proprio l'inosservanza, causata da leggerezza <sup>(10)</sup>, delle misure protettive portò la febbre gialla a bordo del *Lombardia*, dove si diffuse fulmineamente con straordinaria virulenza: nel mese di febbraio 1896, di circa 250 persone imbarcate sul piccolo incrociatore, appena una ventina rimasero indenni: tutti gli altri si ammalarono e il comandante, 5 ufficiali e 132 membri dell'equipaggio perirono. Condotta in isolamento in un'isolazzeretto a 40 miglia da Rio de Janeiro, il *Lombardia* vi rimase 50 giorni in quarantena e gli ammalati vi furono assistiti e curati, con i metodi allora in uso e con i mezzi disponibili, da medici e infermieri connazionali inviati dal ministro italiano nella capitale brasiliana, conte Magliano, e da una commissione sanitaria mandata dal governo federale con la nave da guerra *Paranahiba*, e presieduta dal CA Carneira de Rocha. A maggio, con un equipaggio più che dimezzato e con il personale di macchina rinforzato da elementi arruolati sul posto, lo sfortunato incrociatore ritornò in patria.

Durante l'inverno australe, in assenza della marina italiana, si verificarono gravissimi incidenti, provocati dall'esacerbazione degli animi a causa del mancato pagamento degli indennizzi: nell'agosto, a San Paolo e a Santos (il 21, il 22 e il 23) e a Pernambuco (il 25) l'agitazione culminò in una specie di insurrezione popolare contro gli italiani. Specialmente a Santos quanto accadde fu inaspettatamente grave: nel suo rapporto telegrafico al suo ministero degli Esteri di Roma, il vice console italiano in quella città riferì che, essendo stata organizzata dalla comunità italiana una rappresentazione di beneficenza per l'ospedale nazionale Umberto I, "fin dal principio dello spettacolo una turba di forsennati, al grido di viva Menelik, morì all'Italia, forzando l'entrata si precipitò nel teatro dove ebbe luogo una battaglia a colpi di bastone": da tale episodio era derivata per le vie una catena di scontri isolati e di "aggressioni continue, che avevano luogo giorno e notte contro chi si fosse permesso di uscire di casa" <sup>(11)</sup>.

Avvenimenti del genere si erano verificati anche precedentemente, pur senza raggiungere un così alto grado di violenza, in tutti e tre gli Stati della costa meridionale dell'Atlantico, ed ogni volta si era trovata, presto o tardi, una composizione nell'interesse sia delle colonie italiane sia delle stesse nazioni ospitanti: ma questa volta si arrivò da parte dell'Italia a prendere seriamente in considerazione l'ipotesi di un conflitto armato con il Brasile,

---

(10) Sembra che il portatore dell'infezione sia stato l'attendente del comandante, inviato imprudentemente a terra per una commissione ed ammalatosi appena ritornato a bordo: questi fu il primo deceduto tra l'equipaggio e immediatamente dopo il comandante stesso si ammalò (LEVA, cit., II, pp. 327-328).

(11) Rapporto del vice console italiano a Santos, G. Eboli, al ministro degli Esteri Visconti Venosta, in data 30 agosto 1896 (AER, serie politica P, pacco 282).

da condursi mediante l'invio di una vera e propria spedizione navale sulle coste americane. A questo curioso episodio ed alla serietà di tali intenzioni aggressive non meno strane, da parte di un'Italia che usciva proprio allora dal disastro di Adua e che avrebbe dovuto essere naturalmente portata - dopo la tragica lezione africana - ad una condotta meno avventurosa, sarebbe difficile poter credere, se non ne esistessero le prove in documenti di archivio (12).

19. — Venne infatti immediatamente annunciata la costituzione della "Squadra dell'Atlantico" della marina militare italiana. Sotto una simile pomposa denominazione, in verità, non era compresa un'importante forza navale: tuttavia l'annuncio sparse un certo allarme in Brasile e in Argentina (13). Sulla stampa locale si alimentavano ondate di ottimismo infondato circa le conversazioni segrete che il titolare della legazione italiana a Rio de Janeiro, conte Magliano, conduceva, ma ancora senza successo, con le autorità federali: era, per quei tempi, una specie di guerra dei nervi, che però non contribuiva minimamente a risolvere la questione (14). Il 23 settembre giunse nella baia di Rio l'incrociatore *Piemonte*, recando il nuovo plenipotenziario De Martino mandato a sostituire il Magliano (15). Agli ufficiali fu subito impartito l'ordine di assumere informazioni di interesse militare intorno alla flotta brasiliana, alle fortificazioni costiere, alla consistenza delle forze armate che potevano essere messe rapidamente sul piede di guerra dal governo locale (16). Le informazioni, da questa e da altre fonti,

---

(12) M. GABRIELE: *Su un progetto di spedizione navale italiana contro il Brasile nell'anno 1896*, in "Storia e politica", anno II, fasc. II, aprile-giugno 1967.

(13) "El Diario" di Buenos Ayres pubblicò, il 31 agosto, un articolo intitolato "Exceso diplomatico - un Buque fantasma", nel quale, a proposito della costituzione della squadra atlantica firmata dal re Umberto, si cercava di sdrammatizzare la vertenza italo-brasiliana e ci si augurava che fossero evitate conseguenze più gravi.

(14) In un suo rapporto del settembre, il De Martino lamentava che i giornali dessero il conflitto per risolto, dato che ciò poteva contribuire ad irrigidire i brasiliani, nella convinzione che ormai quel che era successo doveva intendersi superato, il che, invece, era proprio quello che da parte italiana non si intendeva assolutamente accettare: AER, loc. cit..

(15) Nel riferire l'arrivo a Rio del *Piemonte*, il console italiano nella capitale brasiliana, Palumbo, comunicava che le unità militari argentine, che si trovavano in visita in quel porto, erano partite: la quale decisione fu interpretata dall'Antonelli, reggente la legazione di Buenos Ayres, come una manifestazione di comprensione e di benevolenza da parte dell'Argentina verso l'Italia: v. i due rapporti, entrambi del 24 settembre, in AER, loc. cit..

(16) Il comandante del *Piemonte*, CF A. De Orestis, diramò il 30 settembre ai suoi ufficiali un o.d.g. riservato: "Allo scopo di riunire le maggiori indicazioni possibili sul golfo di Rio per quanto si riferisce al punto di vista militare, i sigg. ufficiali si uniformeranno alle seguenti prescrizioni: 1) il sig. Squarzini farà eseguire una pianta del golfo su tela lucida a scala quadrupla di quella contenuta nelle idrografie di bordo; 2) il sig. Di Stefano è incaricato di segnare su questa pianta le nuove costruzioni di indole militare e marittima che non sono portate sulla pianta inglese, a seconda delle indicazioni che gli verranno fornite dagli altri ufficiali;

furono sollecitamente raccolte con cura e precisione; una serie di rapporti specifici, corredati da disegni, schizzi e fotografie dei forti (17), tradussero in dati concreti quegli elementi di conoscenza che dovevano servire a Roma per preparare la rappresaglia. In ottobre, una interessante documentazione (18) era pronta e si poteva procedere alla redazione di un piano.

A questo punto, a Roma, cominciarono le difficoltà, dal momento che, a quanto pare, non si sapeva esattamente che cosa si voleva. Come purtroppo non era nuovo nel modo di agire di taluni circoli "responsabili" del nostro paese, il problema serio e difficile di una dimostrazione navale oltre Oceano era affrontato con idee ben poco chiare. L'azione non era precisata nei suoi limiti e nei suoi scopi, il che appariva estremamente pericoloso, dato che essa avrebbe potuto sconfinare in un conflitto e coinvolgere anche altri Stati, con il rischio di dar luogo ad effetti controproducenti proprio per quegli interessi che si sarebbero voluti salvaguardare.

Il ministro della Marina, Benedetto Brin, incaricato dal governo di studiare il problema, affidò al VA E. Accinni il compito di preparare una relazione su tutti gli aspetti di esso. Questi rimise al suo superiore, verso la fine di ottobre, un fascicolo di "Considerazioni generali", in cui poneva in rilievo senza eufemismi, accennando alle difficoltà e ai rischi di un'impresa tanto ardua quanto quella che si voleva progettare, come il prevedibile passivo sarebbe stato in ogni caso di gran lunga superiore ai vantaggi ipotizzabili, senza contare la possibilità di complicazioni imprevedibili: ed ammoniva

---

3) il sig. De Brandis rileverà la posizione, configurazione, armamento, ecc., delle batterie che difendono, il golfo; 4) il sig. Grabau eseguirà le fotografie di dette batterie pigliando possibilmente i vari fronti marcando il loro orientamento rispetto al piano; 5) il sig. Princivale traccierà i diversi stabilimenti marittimi, col nome e numero delle navi presenti, loro condizioni rispetto ad un pronto armamento; 6) al sig. Berardelli è affidato il compito di segnare sulla detta pianta gli edifici pubblici e militari contro i quali dovrebbe specialmente dirigersi il fuoco in caso di bombardamento; 7) tutti gli ufficiali dovranno nelle loro gite lungo la costa od in luoghi elevati accertarsi se vi sono altre batterie, oltre quelle in muratura, coperte da vegetazione che non possono distinguersi dal mare e indicheranno la posizione approssimativa di quelle che potranno scoprire...". L'o.d.g. e la lettera del 5 ottobre del com. De Orestis al ministro della Marina a Roma, nella quale erano riportate le prime notizie raccolte circa la marina militare brasiliana, si trovano in AMR busta 159, 1, fasc. *Brasile*.

(17) V. *ibidem* la relazione del TV A. De Brandis, dall'8 ottobre, con la descrizione dei forti, schizzi e fotografie, con la posizione dei cannoni, le difese, ecc.. La relazione riguardava i forti di Santa Cruz, San Joan, Lage, Villagagnon, Crabata e dell'isola Cobras.

(18) Cfr *ibidem* la "Situazione generale della marina brasiliana nel 1896", con schizzi, tabelle e fotografie (dati ripresi da una relazione del capitano federal Elisario José Barbosa) e le "Notizie sulle navi da guerra brasiliane esistenti a Rio de Janeiro", in data 11 ottobre, del TV E. Princivale.

che nessun conto si poteva fare su un eventuale appoggio da parte delle colonie italiane in loco (19).

(19) *Ibidem* trovasi anche l'originale della relazione dell'amm. Accinni: "Eccellenza" così essa iniziava "quale azione dovremmo fare verso il Brasile, prima limitata e poi più vasta? Quale azione ella proporrebbe e quali mezzi occorrerebbero? V.E. mi commise di dare una risposta a tale quesito, mentre sommariamente mi mise a giorno delle relazioni nelle quali si trova l'Italia con il Brasile in questo momento, non riuscendo la nostra diplomazia ad una via di accomodamento nelle vertenze che restano ancora insolte tra i due gabinetti. Nel dare la mia risposta e nell'esporre le mie idee principali su di una spedizione navale al Brasile io farò astrazione da considerazioni di politica generale. Prevarranno invece quelle essenziali in rapporto alla difesa dello Stato. E perciò: data la lontananza della spedizione, dato che questa sarà principalmente intesa a salvaguardare il prestigio e la dignità nazionale, di fronte ad un atteggiamento altezzoso e sconscente dei propri doveri; dati i rischi di un'impresa lontana, su coste (salvo Rio-Janeiro) che anche senza essere ostili, non offrono mezzi appropriati a rilevanti riparazioni, penso che ci dobbiamo guardare bene di allontanare dalle nostre coste una gran parte delle maggiori navi, le quali non debbono essere distratte dal sacro compito di rimanere a guardia della nostra indipendenza e della integrità della nostra patria, e dobbiamo limitarci a formare la nostra squadra di spedizione in modo da assicurare un successo, senza sguernire il grosso e più importante naviglio della nostra flotta. Debbo pure dichiarare che non mi punterebbe timore di alleanze a noi ostili da parte di altre potenze americane, se la nostra azione navale avesse breve durata, e fosse ristretta a semplici rappresaglie, come blocchi, cattura di navi, imposizioni di contributi di guerra, occupazioni di dogane; ammesso pure che per ciò fare fossimo tratti a forza ad impegnare un combattimento navale. La più breve durata delle operazioni guerresche è raccomandabile dal punto di vista della probabilità che le altre potenze d'America accettino i fatti compiuti. Credo che le vicine Repubbliche dell'Uruguay e dell'Argentina vedrebbero ben volentieri fiaccata la consorella nel suo atteggiamento di superiorità, poichè quella è in continuo litigio per questioni di confine, i Brasiliani essendo invadenti, e questa mira ad acquistare per sè l'assoluto predominio nel Rio de la Plata. Col protrarre a lungo l'azione navale si darebbe al Brasile agio di adoperare tutte le risorse delle quali dispone, e si rischierebbe di provocare interventi ostili, mentre affronteremmo maggiori difficoltà, dovendo provvedere ai maggiori bisogni d'una più lunga permanenza su coste ostili e lontane dai centri di spedizione degli approvvigionamenti. Prima di stabilire i termini della mia proposta mi sono domandato: - Potremmo noi contare sulla nostra numerosa colonia laggiù, armandola per valerci d'una azione parallela nelle ostilità contro il Brasile? - Purtroppo sarei molto perplesso a sperare in bene, se si dovesse far grande assegnamento su tale cooperazione. Le nostre colonie libere si assimilano facilmente al paese dove si stabiliscono, ne abbracciano costumi, abitudini e finanche l'idioma, dimenticando quello della loro nazionalità. Esse non ricordano la patria se non per i sentimentali entusiasmi, e, mi rincresce il dirlo, ben poco quando, per compiere verso di essa forti doveri, debbasi provare virilità di animo. Ciò io stesso ho potuto accertare vivendo per parecchi anni fra di esse. E poi bisognerebbe organizzare con anticipazione il movimento della colonia, inviare le armi, dar tempo ai capi del movimento di intendersi fra loro, e ciò non si fa da un mese all'altro; nè noi siamo a ciò preparati, nè ci mostriamo buoni organizzatori. Peraltro la colonia dovrà provvedere da sè alla propria difesa, perchè non è dubbio che, appena l'Italia aprisse le ostilità, i nostri connazionali sarebbero colà esposti ad ogni ingiuria, cosicchè suggerirei piuttosto di pensare senz'indugio all'organizzazione di questa difesa, il resto potrebbe svolgersi da sè nel corso degli avvenimenti. Io ignoro a quanto ascende complessivamente la somma delle indennità che noi reclamiamo in pagamento dal Governo Brasiliano; l'unica cosa che posso sapere, e per previsione abbastanza approssimata, quale spesa costerà la spedizione, ben'inteso senza mettere a calcolo quelle che occorreranno in seguito per riparazione delle avarie e per perdite di materiali subite in guerra, etc. etc.; quindi non potrei azzardare un'ipotesi sulla convenienza della spedizione sotto il rapporto finanziario; posso soltanto affermare, con poco timore di essere smentito, che un'imposizione di guerra, la riscossione dei dazi per breve tempo, non compenseranno le anzidette spese, di modo che se il loro rimborso non si esiga in un trattato finale, nel quale si stabiliscono le sicure garanzie d'una scrupolosa esecuzione, non dobbiamo fin da ora iscrivere le spese unicamente a conto della rivendicazione del nostro prestigio nazionale".



Passando dalle considerazioni d'indole generale alle osservazioni di carattere tecnico, l'amm. Accinni poneva in rilievo che, quantunque la flotta brasiliana apparisse "mediocrissima", non erano da sottovalutare nè il forte sentimento nazionale e lo spirito guerriero dei suoi ufficiali, nè i grandi vantaggi che, in un confronto, quella marina avrebbe tratto dalla facilità di approdi, approvvigionamenti e riparazioni (20): d'altra parte per l'aggressore sarebbe stato arduo, non il conquistare una testa di ponte, ma il mantenervisi. Circa la consistenza delle forze navali da inviare (21), l'amm. Accinni riteneva necessario che comprendessero due grosse navi

(20) "Il Brasile dispone di una flotta della quale danno notizie il quadro tratto dal *Carnet de l'Officier de Marine* e da altre informazioni che ho potuto attingere, e l'altro incompleto avuto dal ministero degli Esteri. Da una relazione parlamentare pubblicata a Rio-Janeiro due anni or sono, risulta che parecchie delle navi sono in cattive condizioni. In detta relazione, per esempio, si giudica che l'incrociatore *Tamanderè*, una delle navi più veloci della flotta, difetta nelle qualità evolutive; altre navi sono dichiarate inservibili perchè d'antica costruzione, altre che hanno bisogno di grandi riparazioni. È certo che nella guerra del 1893-94 la Marina, che vi ebbe una parte attivissima, rimase danneggiata, e dopo di allora non si è ancora riordinata. È da ricordare che la corvetta *Paranahyba* combattendo contro un forte affondò... non perchè colpita dal nemico, ma perchè lo scafo della sua carena per vetustà si aprì ad acqua nel combattimento. Ricordo che parecchi anni or sono fui molto a contatto della marina brasiliana, e me ne feci il concetto di un mediocrissimo ordinamento. Nei suoi ufficiali però era forte il sentimento nazionale e lo spirito guerriero, malgrado le apparenze di una certa abituale fiacchezza. Nel misurarci con la flotta brasiliana, affrontandola noi con una forza navale bene ordinata e di una certa potenzialità, quella non avrebbe, io credo, altro vantaggio su noi che la facilità di approdi, approvvigionamenti, riparazioni e riposo al sicuro; mentre al contrario noi ci sentiremmo tutti i disagi ed i pericoli di tenere il mare su di una costa nemica, con la sola risorsa di temporanei approdi. L'impossessarsi di una base di operazioni non dovrebbe essere certo difficile, ma grave sarebbe il compito di mantenervisi assegnando esclusivamente per questo una forza sufficiente per difenderla. D'altronde una base di operazioni sarebbe una necessità per una vasta azione navale, con obiettivi di conquista od anche di temporanee occupazioni; ma non ne vedrei alcun bisogno per operazioni guerresche di rappresaglie. Il Comandante in Capo della forza navale, a seconda dei casi, troverà sempre un'eventuale base d'operazione per quei brevi servizi che si richiederanno dalle navi, sia in qualche punto della costa, sia nelle isole adiacenti".

(21) "La forza navale da inviarsi per operazioni di rappresaglie sarebbe costituita come segue: due navi tipo *Italia*; 4 navi da battaglia di 4ª classe: *Fieramosca*, *Bausan*, *Etna*, *Stromboli*; 4 navi da battaglia di 5ª classe: *Piemonte*, *Dogali*, *Elba*, *Etruria*; incrociatori del naviglio ausiliario: *Elettrico*, *Candia*, *Nord America*, *Vittoria*; nave ausiliaria: *Trinacria*; tre o quattro navi tipo *Aretusa* sarebbero utilissime per la loro poca pescagione, temo però che sarebbero d'impiccio per la loro scarsa autonomia. Le notizie ufficiali avute dal ministero assegnano a queste navi una massima percorrenza di 2.500 miglia a 10 miglia all'ora. In queste condizioni sarebbe assicurata la traversata oceanica, se non che io ricordo che l'ammiraglio S.A.R. il duca di Genova non ebbe molta fiducia in quei limiti di autonomia, e ordinò che la *Partenope* e l'*Aretusa* rimpiazzassero, in un porto intermedio, carbone, nel viaggio da La Spezia a Darmouth (circa 1.900 miglia). Ciò nonostante aggiungo almeno due di queste navi perchè sarebbero utili anche nell'impiego contro le torpediniere. Una forza navale così semplicemente costituita senza torpediniere e cacciatorpediniere lascerebbe incontestata superiorità al nemico quando sapesse valersi delle velocissime torpediniere che possiede, e perciò stimerei necessario che ad essa fossero aggregate sei torpediniere tipo *Ardent* (inglese) e quattro *Schikau* d'alto mare... Un convoglio composto di navi ausiliarie con carico di carbone, di munizioni e di acqua dovrebbe completare la spedizione... Dirò brevemente le ragioni che mi hanno indotto a



da battaglia e otto minori, cinque incrociatori ausiliari, tre o quattro navi tipo *Aretusa* e da sei a dieci torpediniere. Dopo queste considerazioni,

scegliere le navi qui innanzi indicate. L'*Italia* e la *Lepanto* hanno grande quantità di carbone e spazio sufficiente per servire d'appoggio a navi minori, oltre che hanno macchine utensili, occorrenti per lavori di riparazioni. Escludendo, nell'azione più limitata da affidare alla spedizione, quella contro i forti, queste due navi non avranno gran che a temere; ma certamente se si trovasse mezzo di installarvi a bordo qualche cannone da 152 di più, dovrebbero essere ben temerarie le navi nemiche che si cimentassero a sopportare per qualche tempo il fuoco micidiale d'un buon numero di cannoni relativamente potenti. Non mi sfuggirono le più mature riflessioni sulle condizioni di queste due navi, tanto che mi detti pensiero della scarsa protezione della loro opera morta vedendola così soggetta ad essere danneggiata nei locali interni ed esposta agli incendi; e non meno mi lasciò titubante la riflessione sulla grande pescagione di quelle navi, per la quale si rendono impraticabili vari tratti della costa e si richiedono bacini di rad-dobbo corrispondenti alle grandi immersioni; malgrado ciò proposi dette navi a far parte della spedizione, per le ragioni dette più innanzi, e perchè con le navi che potremo aver contro, l'impiego dei grandi cannoni da 431, al momento opportuno, può portare un colpo decisivo a nostro favore, facile essendo disciplinare il fuoco di quelle artiglierie, diretto da tenenti di vascello, in modo da esser sicuri di colpire e di distruggere. Ho scelto gli incrociatori tipo *Fieramosca* per impiegare nella spedizione lontana un materiale che risponde a' criteri esposti qui innanzi. È indispensabile però che quelle navi abbiano maggiore quantità di viveri ed aumentino la provvista e la produzione d'acqua. Non ho bisogno di dimostrare l'utilità de' tipi *Piemonte* e *Dogali* in tale spedizione. Il concorso del naviglio ausiliario, rappresentato da quattro navi veloci, costituirebbe il servizio delle crociere od esplorazione, in ogni caso indispensabile ad una forza navale operante, e ciascuna di quelle quattro navi sarebbe per la nostra l'occhio vigile, l'alato messaggero, al tempo stesso che l'ardito cacciatore, e però proporrei di provvederle anche di qualche cannone da 120, giacchè l'armamento di quattro cannoni da 57 mm è debole per le missioni di guerra. Non avrei bisogno di dar ragione della richiesta di quattro torpediniere di alto mare, se non dovessi prevenire un'obiezione apparentemente giusta che si potrebbe fare circa le difficoltà di dare un riposo ai loro equipaggi. A quest'obiezione rispondendo che non è difficile far rilevare di tanto in tanto gli uomini stanchi da altri più riposati, e d'altra parte sono molti i vantaggi che un Comandante in Capo può ritrarre dalle sue torpediniere, che a qualunque costo e a qualunque rischio converrebbe aggregarle alla squadra. L'esperienza mi ha dimostrato che sulle nostre navi le disposizioni per l'imbarco di carbone mal rispondono alla celerità e speditezza che si esigono in guerra. Quelle disposizioni provvedono mediocrementemente all'imbarco nelle acque tranquille per mezzo di barche lungo il bordo, avendo la maggior parte delle nostre navi sui fianchi le bocche di carico; ma mal si adattano quando il carico debba prendersi da una nave come si verificherà in guerra. Il lavoro procede lentissimo in calma, immaginiamo poi con mare agitato, e non diciamo poi quanti rischi vi sono di far qualche danno. Quando dovetti far rifornire la squadra a Portland accertai questi inconvenienti per le navi tipo *Umberto* e *Stromboli*. E perciò prima cosa a farsi sarebbe appunto la modificazione radicale delle disposizioni suddette ed anche indipendentemente da questo caso sarebbe opportuno farle eseguire senza indugio. Non occorre dire che l'accorta preparazione, la sollecita mobilitazione e la segretezza della spedizione, per quanto è possibile, contribuirebbero certamente a cominciare bene e probabilmente a finir meglio. Una forza navale operante su di una costa nemica a 6.000 miglia di distanza dalla patria, senza possedimenti coloniali vicini, resta isolata e deve anticipatamente prepararsi le comunicazioni che le occorrono per le informazioni dirette ed indirette sui movimenti del nemico, per la corrispondenza col proprio governo, per il servizio approvvigionamenti, e così di seguito. I Francesi nella guerra Franco-Cinese 1883-84 furono molto accorti in tale preparazione, ed il facile successo dell'ammiraglio Courbet nel fiume Min fu preparato dalle esatte informazioni anticipatamente avute. Stimerei necessario, se si pensa seriamente alla probabilità d'una spedizione, di mandare fin da ora tre agenti a Buenos Ayres, a Montevideo e a New York, i quali essenzialmente dovrebbero, nell'esecuzione del loro mandato, essere un'anima sola col Comandante in Capo della flotta operante, ed al tempo stesso capaci di contribuire all'organizzazione della difesa della Colonia al Brasile".

l'amm. Accinni esaminava le notizie e i dati disponibili circa il commercio marittimo e la navigazione sulle coste brasiliane (22). Il porto principale risultava essere quello di Rio de Janeiro, al quale facevano capo traffici merceologicamente differenziati per l'esportazione e l'importazione; subito dopo veniva Santos, "ove si raccoglie tutto il caffè della vicina provincia di San Paolo per esportarlo all'estero": i diritti doganali avevano fruttato a quel porto, nel 1889, redditi superiori a 9 milioni di lire italiane dell'epoca (23). Anche Pernambuco aveva un florido commercio, monopolizzato da Francesi ed Inglesi, che vi controllavano anche un grande istituto bancario (24), mentre da Parahiba si esportava cotone, zucchero, rum, legumi, cuoio, gomma, per un valore complessivo rilevante (25). Puerto Alegre era essenzialmente uno scalo di importazione e Natal di esportazione. Da tali elementi usciva confortata l'idea di dirigere la manifestazione navale contro i porti meridionali e in particolare contro Santos, perchè l'azione progettata avrebbe danneggiato sensibilmente le finanze brasiliane senza recare gran danno agli interessi di altri paesi (26).

Successivamente la relazione affrontava lo scottante problema del costo della spedizione, senza però giungere a conclusioni definitive a causa delle molte riserve sulle voci dei costi parziali: era però certo che si sarebbe trattato di una somma assai ingente (27). Infine, l'Amm. Accinni perveniva a queste conclusioni:

"Dopo quanto ho esposto riassumo nei seguenti termini le due risposte al quesito fattomi.

L'azione limitata, che dovremmo fare verso del Brasile, potrebbe restringersi alle rappresaglie per rivendicare il prestigio della nostra nazionalità, offeso dalla inosservanza da parte del Brasile dei patti stabiliti da trattati esistenti: ed in questo senso è abbastanza vasto il campo dell'azione che si offrirebbe al Capo della spedizione.

Non è il caso di svolgere un piano dettagliato per queste operazioni di guerra e legare così ipoteticamente, sia per conto mio, sia per conto di altri

---

(22) Molte utili notizie furono tratte da uno studio sul Brasile di G. Guadagnini, *In America*, e da un lavoro di A. Lomonaco, intitolato *Al Brasile*, scritti negli anni precedenti.

(23) Dati desunti da un rapporto del febbraio 1894 del comandante del *Dogali*, CF A. Aubry.

(24) Otto anni prima (1888) vi erano state registrate in entrata 519 navi per 185.246 tonn. e in uscita natanti per un tonnello complessivo di 110.594 tonn.; il valore delle importazioni ammontava a lire 3.023.317 e quello delle esportazioni a lire 1.416.787.

(25) Sempre nel 1888 le esportazioni vi avevano raggiunto il valore di 197.063 sterline.

(26) Ciò risultava dal cit. rapporto del comand. Aubry.

(27) Maggiori elementi sui dati di spesa preventivati avrebbero dovuto essere contenuti in un apposito "allegato 2", che però non è stato possibile reperire.

l'azione di colui che comanderà in Capo, poichè egli solo deve essere arbitro di quel che dovrà fare di sua iniziativa, sotto la propria responsabilità a seconda dei casi, specialmente per quelli imprevedibili che sorgono all'improvviso e che vogliono essere prontamente risolti. Ma per chiarire meglio il significato che intendo dare alla mia risposta, dirò che, esauriti tutti i mezzi d'indurre, con un'azione diplomatica più energica e minacciosa, il Brasile a soluzioni più concilianti, e rotte le relazioni diplomatiche, la nostra squadra potrebbe immediatamente prendere possesso della dogana di Santos. Contemporaneamente catturare qualche piroscalo; aspettare verso il Sud le forze navali Brasiliane, per batterle se, com'è probabile, esse accorressero a difendere le proprie coste; assicurarsi in tal caso la padronanza del mare; preferire da principio di operare sulla costa Sud, per essere in caso di combattimento più vicini al Rio de la Plata, dove le navi danneggiate potrebbero prendere ricovero per le riparazioni.

Successivamente continuare le occupazioni delle Dogane sulla costa Nord e bloccare Rio-Janeiro.

Tutto ciò eseguito con azione fulminea, decisa, scevra da sentimentalismo, persuasi che più breve è il periodo della guerra, ancora che sia atroce, meno danno ne risente l'umanità.

Un'azione poi più vasta potrebbe estendersi all'occupazione della Baia di Rio-Janeiro e di Bahia previa la distruzione dei forti. In tal caso occorrerebbe qualche nave protetta da corazza verticale; non escludo però che potremmo tentare l'attacco anche senza questo aiuto. Ma in conclusione dopo avere esposto le nostre navi al fuoco dei forti, ai danni della loro artiglieria, e dato che riuscissimo vittoriosi, quale vantaggio resterebbe dalla nostra parte se la guerra non fosse completata dalle occupazioni o dalle conquiste? Quale spesa si raggiungerebbe con la continuazione della guerra? Qui si ferma il mio compito ed in ultima analisi dico non credo che dovremmo ricorrere ad un'azione più vasta, perchè son persuaso che le prime rappresaglie basterebbero a fare intendere che la pazienza, della quale abbiamo dato prova, posta a cimento, si trasforma in quel giusto risentimento di onore nazionale che sappiamo ben sostenere con le armi".

In sostanza, il discorso dell'Accinni era chiaro: se un'operazione navale avesse dovuto essere condotta sulle coste del Brasile, bisognava contare solamente sulla flotta; di qui la necessità di inviare oltre Oceano una squadra ben bilanciata tra i diversi tipi di unità, e dotata di artiglieria potente e di autonomia operativa. All'esigenza di far presto perchè la dimostrazione navale ottenesse lo scopo di appoggiare le richieste italiane, si opponevano però gli infiniti svantaggi derivanti, più ancora che dalla presenza della flotta avversaria, dalla lontananza del teatro operativo e dalla mancanza di

basi sicure. In più, la stessa operazione non avrebbe dovuto prolungarsi fino al punto che altre potenze americane potessero essere indotte a schierarsi a fianco del Brasile.

Con questa premessa, l'amm. Accinni indicava la composizione della squadra e delineava la possibile condotta dell'affare come segue:

— dar luogo anzitutto a nuovi tentativi di composizione pacifica per via diplomatica;

— falliti questi, occupare la dogana di Santos forzando il porto con la squadra, catturare unità commerciali, e tenere in pegno queste e quella per avere garanzie di ottenere soddisfazione da parte del governo brasiliano.

20. — Ma proprio qui era uno dei fondamentali punti deboli di tutto il discorso. Infatti, se alle prime avvisaglie di una dimostrazione navale il governo del Brasile avesse ceduto, sarebbe stato possibile conseguire un sostanziale successo di prestigio, sia pure con tutte le incognite che un'operazione tanto lontana poteva riservare, anche in relazione ai due viaggi transatlantici di andata e ritorno. Ma se invece il governo brasiliano avesse puntato i piedi, decidendo di non piegarsi alle richieste italiane, la situazione si sarebbe enormemente complicata. La squadra italiana avrebbe potuto tentare altre occupazioni, o addirittura il blocco di Rio, ma nel far ciò avrebbe certamente dovuto affrontare una serie di imprevisti e di rischi notevoli. Le forze disponibili avrebbero dovuto essere disperse, il grosso delle unità avrebbe dovuto allontanarsi dalle coste meridionali del Brasile, relativamente prossime al Rio de la Plata, per avventurarsi in zone meno conosciute e prevedibilmente ostili. L'attacco a Rio avrebbe sicuramente implicato difficoltà maggiori di quello a Santos, sia per la presenza delle fortificazioni, sia per il maggiore impegno che le forze brasiliane avrebbero posto nella difesa della capitale: sintomatico è in proposito l'accento alle navi a corazzatura verticale che l'estensore della memoria poneva in relazione con le esigenze di un attacco ai forti costieri di Rio.

E poi, ancora più grave era l'impossibilità di risolvere alla lunga la vertenza, se il governo brasiliano si fosse accanito a resistere. Gli Italiani non sarebbero mai riusciti a sbarcare forze tanto ingenti da bastare per l'occupazione di importanti zone: avrebbero dovuto limitarsi a qualche edificio, al massimo a un porto. I Brasiliani, con alle spalle l'intero immenso paese, avrebbero potuto facilmente determinare gravissime difficoltà alla squadra italiana, così lontana dalle proprie basi. Il grave rischio di un totale fallimento dell'impresa esisteva quindi in concreto e le conseguenze sarebbero state, da un lato la ripresa ancor più violenta delle persecuzioni della colonia italiana, e dall'altro una pessima figura dell'Italia in campo internazionale, dopo la recente disastrosa vicenda africana.

Tutte queste ragioni avrebbero dovuto sconsigliare in partenza la stessa presa in considerazione dell'avventura transoceanica. Ma vi era un'altra, decisiva ragione: il costo della spedizione. In proposito, nessuno aveva idee molto precise, ma era chiaro a tutti che si trattava di un impegno finanziario molto pesante, ben difficilmente recuperabile e non agevole a determinarsi preventivamente, data anche la persistente incertezza sugli obiettivi. Se ne preoccupava anche il comandante della "divisione volante" con base ad Augusta, contramm. Palumbo, cui il ministero della Marina aveva affidato l'incarico di redigere un nuovo studio, subito dopo ricevuto quello dell'amm. Accinni (28).

Comunque era evidente che alla fine di ottobre si era ancora in alto mare con la preparazione, sia pure a livello teorico, della spedizione. I giorni passavano e mentre il ministro De Martino era ancora impegnato nelle trattative a Rio de Janeiro, tutto quello che la Marina era in grado di compiere in Italia, era un inventario di difficoltà una più grave dell'altra, e per giunta un inventario incompleto, dato che mancava la definizione di un elemento fondamentale, la spesa. Le informazioni raccolte, poi, sebbene numerose (29) e talvolta confortanti (30) non rispondevano a tutti i dubbi e a tutti gli interrogativi che si ponevano mentre si procedeva con gli studi (31).

---

(28) Il Palumbo, al quale probabilmente si intendeva conferire il comando della spedizione, così scriveva il 30 ottobre da Augusta al ministro della Marina: "Il mio studio di operazioni si basa sopra uno spazio massimo di tempo di circa cinque mesi, compreso il viaggio di andata e ritorno, e perciò occorrerebbe provvedere le navi, da me ritenute necessarie per la spedizione, di circa *quarantamila* tonnellate di combustibile e relative materie grasse, nonché munizionamento e viveri. Questo rifornimento, da farsi in massima parte a Santos, dovrebbe essere compiuto a intervalli regolari settimanali nello spazio di 4 mesi. Siccome non sono in grado di conoscere quali potrebbero essere le condizioni di noleggio dei piroscafi per il trasporto dei materiali in parola, mi rivolgo all'E.V., affinché si compiacca farne conoscere, almeno approssimativamente, per poter così portare a compimento, secondo le sue intenzioni, lo studio affidatomi".

(29) Importante il particolareggiato rapporto del com. De Orestis, intitolato *Situazione dell'esercito brasiliano nel 1895*.

(30) In una lettera del De Orestis al ministero a Roma, in data 2 novembre, ad esempio, si affermava che "la marina brasiliana non ha torpedini da ancoramento per la difesa costiera. Durante la rivolta di Rio Grande do Sul furono effettivamente ancorate delle torpedini difensive nella Lagoa dos Patos: ma questo lavoro fu compiuto da ingegneri francesi che ebbero poi l'incarico di salpare alla fine della rivolta".

(31) Ne emergevano alcuni anche nella cit. lettera dell'amm. Palumbo al ministro Brin, a proposito della flotta brasiliana, della cui quarantina di unità non si sapeva bene quali e quante fossero idonee al servizio: "... In pari tempo sarei grato a V.E. se potesse farmi avere alcune indicazioni sull'armamento principale delle navi brasiliane comprese nella nota allegata al dispaccio citato, e farmi sapere anche se le navi *Maranho* e *Pernambuco* siano assolutamente al solo stato di progetto e se le due navi in costruzione, di 3.162 tonnellate ciascuna, indicate nella nota suddetta, siano in grado di poter in breve essere approntate per entrare in azione".

D'altra parte le comunicazioni transoceaniche erano in quell'epoca così lente che fra la data di raccolta delle informazioni e il momento in cui queste potevano venire esaminate e utilizzate in Italia passavano talvolta mesi, anche perchè la delicatezza delle notizie complicava ancor più la difficoltà delle comunicazioni, potendosi le stesse affidare soltanto a corrieri sicuri che non erano sempre a disposizione.

Solide obiezioni si frapponivano quindi alla realizzazione di una spedizione navale contro il Brasile. La dimensione della spesa, la lontananza, i rischi obiettivi dell'impresa, l'incertezza dell'efficacia dell'azione quando anche fosse possibile realizzarla, le incognite del mare e della guerra, le possibilità di complicazioni internazionali, costituivano sostanziali controindicazioni alla progettata dimostrazione navale. Ed erano controindicazioni macroscopiche quanto intuitive, per cui si deve ritenere abbastanza singolare che un paese povero, debole, screditato, quale era l'Italia nel 1896, abbia potuto anche soltanto pensare a questa avventura velleitaria: ben altre basi sarebbero state necessarie per intraprendere un'azione nello stile delle grandi potenze ed imporre con la forza l'affermazione del prestigio nazionale e degli interessi italiani. Se si fosse giunti ad attuare il proposito aggressivo, non si sa quale risultato positivo avrebbe potuto avere per l'Italia l'impiego della flotta come strumento di politica estera, che era tipico di quell'epoca. Si può affermare, quanto meno, che si sarebbe spinta una parte della flotta - e, alle spalle della flotta, tutto il paese e quegli stessi emigrati che avevano costituito il *casus belli* - in un'avventura caratterizzata da difficoltà enormi e da incertissime prospettive di un risultato favorevole.

Perciò si può considerare come felicissima conclusione della vertenza il compromesso che il plenipotenziario De Martino riuscì alla fine a conseguire, pervenendo dopo notevoli sforzi ad una transazione con il governo brasiliano: transazione che, se non dava completa soddisfazione alle richieste degli immigrati, costituiva tuttavia un'onorevole composizione della questione degli indennizzi. Tale accordo rendeva superate le singolari fantasie aggressive del governo italiano ed inutili i propositi di sbarco, di occupazioni territoriali, di rappresaglie armate: ed era questo, anche se l'opinione pubblica lo ignorava, il maggiore vantaggio che il patto concluso in via diplomatica procurava all'Italia.

L'alleggerimento dell'atmosfera e il miglioramento della situazione politica a Rio de Janeiro fecero sì che il *Piemonte*, che vi era rimasto di stazione cercando di evitare, anche a scopo profilattico, i contatti con la terraferma e i rapporti con la popolazione, ed aveva tra l'altro curato nel frattempo la sistemazione all'Isola Grande delle salme dei più di cento membri



dell'equipaggio del *Lombardia* colà sepolti (32), poté salpare a novembre per Montevideo, dove di tanto in tanto si registravano torbidi, che sembravano divenuti da qualche anno endemici nelle repubbliche del Rio de la Plata. Verso la fine dell'estate (febbraio 1897) il *Piemonte* rimpatriò, lasciando a Buenos Ayres l'incrociatore della stessa classe *Umbria*, il quale alternò le sue stazioni tra la capitale argentina e quella uruguayana, fino a che nell'aprile del 1898 partì definitivamente per la costa del Venezuela e il mar delle Antille, donde rientrò in Italia giungendovi alla fine dell'anno.

21. — Nell'ultimo triennio del XIX secolo, deterioratasi la situazione politica nel nuovo continente in seguito agli avvenimenti di Cuba ed alle ostilità tra Spagna e Stati Uniti, a Roma venne decisa la costituzione di una divisione navale oceanica, destinata a operare su tutte le coste americane, meridionali, centrali e settentrionali; ne sarebbe stata nave ammiraglia il nuovo incrociatore *Carlo Alberto* (33), varato nell'autunno 1896 ed il cui allestimento era terminato nell'aprile del 1898.

In quell'anno i porti sud-americani videro la presenza, per brevi periodi, dell'*Etna* (aprile-luglio), del *Carlo Alberto* (ottobre 1898 - gennaio 1899) e del *Piemonte* (ottobre 1898 - febbraio 1899): la prima e la terza di queste unità proseguirono la rotta verso ovest nei loro viaggi di circumnavigazione, mentre più a lungo si fermarono il *Calabria* (dall'ottobre 1898 al gennaio 1900), l'*Ettore Fieramosca* (febbraio-novembre 1899), l'*Etruria* (giugno 1899 - settembre 1900) e il *Cristoforo Colombo* (ottobre 1899 - marzo 1900).

Per tutto il 1901 la marina da guerra italiana fu assente dall'estuario del Rio de la Plata. Nella prima metà dell'anno successivo vi ricomparve l'*Umbria*, che vi si trattenne per circa 14 mesi, poi il *Calabria* (dall'agosto al dicembre 1902), che quindi proseguì per l'Estremo Oriente nel suo viaggio di circumnavigazione. La prima unità, che aveva trascorso gli ultimi 10 mesi incrociando nel mar delle Antille e nelle acque venezuelane, non appena arrivata al Rio de la Plata e mentre si accingeva, come di consueto, a risalire il Rio Paraná per prendere contatto con le comunità italiane dell'interno, venne spedita d'urgenza, da un ordine del ministero, nel Perù, che

(32) Una prima sistemazione era stata curata dall'equipaggio dell'incrociatore *Cristoforo Colombo*, che aveva toccato Rio nell'agosto, durante il ritorno in patria dal suo viaggio di circumnavigazione. Il *Piemonte* venne coadiuvato, nella sua opera pietosa, dalla comunità italiana, dalle famiglie di alcuni caduti e dal governo brasiliano, che fece costruire la recinzione del cimitero: LEVA, cit., II, pp. 315 e 334.

(33) Il progetto della *Carlo Alberto* e dell'incrociatore gemello *Vettor Pisani* era derivato da quello degli incrociatori della classe *Garibaldi*, che presentavano un'armonica distribuzione del tonnellaggio tra le esigenze di armamento, di difesa e di velocità. Poco inferiori al *Garibaldi* per dislocamento ed armate soltanto con pezzi di medio calibro, le nuove unità erano dotate invece di una maggiore autonomia che le rendeva idonee a missioni lontane, ed erano quindi di maggior valore bellico che non le piccole navi precedentemente usate nelle stazioni navali del Rio de la Plata. Il primo comandante della divisione oceanica fu il CA Candiani, che alzò la sua insegna sul *Carlo Alberto* il 1° maggio 1898.

raggiunse dopo una faticosa navigazione nel cuore dell'inverno attraverso lo stretto di Magellano; gettata l'ancora al Callao alla fine di agosto, vi fece una sosta di sei mesi, durante la quale il comandante, CF Viale, risolse varie questioni pendenti, a vantaggio dei connazionali di Lima, e l'equipaggio ebbe modo di distinguersi nello spegnimento dell'incendio di un trasporto inglese, il *Bakuin*, carico di fusti di petrolio. A novembre l'*Umbria* fu raggiunta dal *Calabria*, che nel mese di sosta al Callao cooperò all'azione politica iniziata dall'altra nave da guerra (34).

Nel 1903 fu la volta dell'*Elba*: partita dall'Italia alla fine dell'anno precedente, restò nei mari dell'America centrale durante il primo trimestre del 1903; quindi visitò la stazione navale del Rio de la Plata e percorse le coste meridionali dell'Atlantico e del Pacifico. Per poi dirigere, a ottobre, verso l'Estremo Oriente, dove assistè al primo attacco nipponico contro unità russe nella baia di Chemulpo (35), che segnò l'inizio del conflitto russo-giapponese. Nello stesso anno anche il *Liguria*, al comando del duca degli Abruzzi, compiendo un viaggio di circumnavigazione, rimase per un trimestre nel mar delle Antille e poi, al principio del 1904, percorse da gennaio ad aprile le coste sud-americane.

Il 1904 vide anche l'inizio dell'ultima campagna oceanica dell'incrociatore *Dogali*, che durò un intero quadriennio e si svolse nei due oceani, toccando le coste dell'America centrale, meridionale e settentrionale: tra le molte missioni compiute dal *Dogali* sotto tutte le latitudini, memorabile e mai più ripetuta da navi della sua stazza fu la navigazione fluviale sul Rio delle Amazzoni, che venne risalito fino a un punto oltre Iquitos, al di là del confine peruviano (36). Durante la sua lunghissima crociera, il *Dogali* alternò la sua presenza sulle coste del Sud America con quelle del *Liguria*, dell'*Umbria*, del *Calabria* e dell'*Ettore Fieramosca*: vi restò, unica nave a mostrare la bandiera italiana, per tutto il 1907, finchè nel gennaio seguente venne ceduta all'Uruguay (37).

---

(34) Le condizioni della colonia italiana nel Perù differivano notevolmente da quelle delle comunità della costa atlantica. Meno numerosa, composta quasi esclusivamente di liguri, essa si distingueva dalle comunità dell'estuario del Plata per fervido patriottismo e per più elevato livello sociale: ottime erano le relazioni con la popolazione indigena e con le autorità locali. Rare perciò erano le volte che si presentasse la necessità di inviare al Callao un'unità da guerra.

(35) Il combattimento avvenne l'8 febbraio 1904, prima che si fosse avuta una formale dichiarazione di guerra (v. cap. VI).

(36) LEVA, cit., III, pp. 192-209 e 241-257.

(37) Il *Dogali* avrebbe dovuto essere radiato dal quadro del naviglio da guerra subito dopo il suo ritorno in Italia. Venutone a conoscenza il governo peruviano che intendeva sviluppare la sua fino allora inconsistente marina, inviò a Roma intermediari per trattare l'acquisto dell'incrociatore. Mancato l'accordo sul prezzo, il Perù rinunciò e l'Uruguay offrì a sua volta il prezzo che l'Italia aveva chiesto: la trattativa andò a termine rapidamente.

Le unità da guerra che quindi incrociarono nelle acque dell'America Meridionale furono il *Puglia*, il *Calabria*, il *Pisa* e, a più riprese, l'*Etruria*, che ne ripartì definitivamente il 22 settembre 1911. Tra le missioni di maggior rilievo affidate a queste unità, sono da ricordare quella compiuta nel 1907 dall'*Etruria*, che insieme con il *Varese* rappresentò l'Italia ai festeggiamenti commemorativi del terzo centenario della colonizzazione britannica nel territorio dei futuri Stati Uniti; varie visite in diversi porti del centro America, specialmente in occasione di moti e agitazioni rivoluzionarie che potessero minacciare la vita e i beni dei nostri connazionali; la partecipazione dell'*Etruria* e del *Pisa* alle celebrazioni del centenario dell'indipendenza argentina nel 1910. Oltre questi aspetti ufficiali o di emergenza del lavoro svolto dalle unità italiane in quella parte del mondo, è da tener presente la continua, oscura, spesso estenuante e tediosa attività di crociera, sulle coste e sui grandi fiumi, di cui furono protagoniste le navi da guerra, in particolar modo l'*Etruria*. Quando questa ricevette l'ordine di rimpatrio, avrebbe dovuto essere sostituita dal *Piemonte*, che però venne anch'esso richiamato indietro mentre faceva rotta per l'America meridionale, alla vigilia dell'impresa libica.

Così nel 1911 venne interrotta la tradizionale stazione americana della Marina, le cui origini risalivano ad ancor prima dell'unificazione italiana (38). Anche senza i gravi avvenimenti bellici del secondo decennio di questo secolo, non si sarebbe ormai più potuti ritornare alla vecchia forma della stazione del Rio de la Plata, essendo mutate profondamente le condizioni degli Stati rivieraschi del nuovo continente ed essendo cessata la funzione direttamente protettiva della nave da guerra come espressione di forza. Nel primo decennio del 1900, infatti, le unità italiane svolsero soprattutto una funzione di propaganda nazionale e mostrarono la bandiera non più con fine di intimidazione, come avveniva mezzo secolo prima, ma per appagare il desiderio delle comunità connazionali e per rinsaldarne i sentimenti di attaccamento alla patria lontana.

---

(38) GABRIELE e FRIZ, cit., pp. 95-96.



## CAPITOLO V

LA MARINA ITALIANA NELLA  
CRISI DI CRETA (1896-1898)

22. La crisi di Creta del 1896. — 23. Nuovi disordini e nuovo intervento delle potenze. — 24. Il Consiglio degli Ammiragli: l'italiano Canevaro presidente. — 25. Soluzione della questione.

22. — Fu nel Mediterraneo orientale che, alla fine del XIX secolo, il periodo più acuto della crisi di Creta offrì alla flotta italiana l'occasione di distinguersi partecipando attivamente alle operazioni della squadra internazionale nelle acque dell'isola: squadra che, per comune accordo delle Potenze, agì agli ordini di un ammiraglio italiano.

La questione di Creta, nel quadro generale della questione d'Oriente, si sviluppò a partire dal secondo decennio dell'800, tra le sollecitazioni del movimento risorgimentale ellenico ed il complesso giuoco diplomatico delle maggiori nazioni europee, volte a controllare il progressivo disfacimento dell'impero ottomano e ad equilibrarne le conseguenze, cercando ognuna di trarne per sé il massimo vantaggio. Creta, passata nel 1669 dal dominio veneziano all'occupazione turca, abitata da una maggioranza di Greci e malgovernata da un'amministrazione ottomana tirannica e corrotta <sup>(1)</sup>, registrò un pauroso calo della popolazione, ridottasi addirittura del 50% nel corso del secondo ventennio del secolo <sup>(2)</sup> e più tardi ulteriormente diminuita, tra l'imperversare della guerriglia e le continue sanguinose repressioni turche. Le concessioni <sup>(3)</sup> estorte a Costantinopoli dalla pressione diplomatica delle Potenze e ben presto rimangiate dal governo della Porta, non valsero a migliorare la situazione, che sfociò, alla primavera del 1866, nella

---

(1) "Nessun cretese" scrive E. JACQUET "era più padrone della sua casa, della sua donna, dei suoi figli" (*Intervention des Puissances en Crète*, Rochefort, 1904).

(2) Dai moti ellenici del 1821 alla fine dell'amministrazione egiziana dell'isola (1841).

(3) Il 10 gennaio 1868 la Porta elargì, con un firmano, concessioni politico-amministrative comprensive, in particolare, della istituzione di un'assemblea elettiva. Il parziale - e soprattutto soltanto nominale - riconoscimento dei legittimi diritti della popolazione cretese era ben lungi dal soddisfare le aspettative dei Greci dell'isola: pertanto, al profilarsi di un nuovo logico tentativo insurrezionale, l'intervento delle Potenze si fece più pressante e il 12 ottobre 1878, dopo lunghe trattative, venne sottoscritto il patto di Halepa. In base a tale patto, gli 80 seggi dell'assemblea avrebbero dovuto essere così distribuiti: 49 ad elementi di estrazione cristiana, 31 a mussulmani; e prerogativa essenziale dell'assemblea, oltre alla

costituzione di un comitato rivoluzionario cretese, il così detto "Elitropio", il quale impose ultimativamente al governo turco, come unica alternativa alla guerra civile, la convocazione dell'assemblea prevista dal patto di Halepa e l'attuazione immediata di una soddisfacente riforma tributaria. Le richieste dell'Elitropio furono respinte e così, nel maggio 1896, la questione cretese entrò nella sua fase cruciale.

Fu a questo punto che l'intervento europeo, ritenuto improbabile dalla Porta per la divergenza degli interessi delle Potenze, cominciò a prendere forma concreta (4). La difesa dei connazionali in pericolo per l'addensarsi del turbine rivoluzionario, indubbiamente molto più grave di tutti quelli precedenti, fu all'origine dell'intervento: gli addetti consolari in Creta manifestarono ai rispettivi governi la loro preoccupazione e rivolsero concitati appelli e richieste di aiuto (5). È ovvio che al di là di tale motivo vi erano ben più pressanti ragioni politiche e strategiche che spingevano le Potenze, soprattutto Inghilterra e Francia, tradizionalmente filo-elleniche, le cui navi apparvero subito sulle coste dell'isola, in un inizio di azione avvolto dal reciproco sospetto e manifestamente non disinteressato (6).

---

competenza legislativa, sarebbero stati l'approvazione del bilancio e il controllo sull'operato del governatore. Poco dopo, tuttavia, dietro pressione dei Bey dell'isola, un nuovo firmano imperiale rese inoperanti le disposizioni del patto di Halepa: intervenne nuovamente la diplomazia europea e si giunse, nel 1895, alla nomina di un governatore cristiano, Karatheodori Pascià: provvedimento che valse soltanto a trasferire l'iniziativa rivoluzionaria e il fermento antigovernativo dall'ambiente cristiano a quello mussulmano. Osteggiato dunque nel suo operato dagli stessi organi amministrativi ottomani, ed ostacolato apertamente dal sultano, il Karatheodori si dimise.

(4) Probabilmente, a questo punto la Turchia avrebbe ancora potuto evitare l'intervento della diplomazia europea e ristabilire la situazione cretese con la concessione di una vera autonomia all'isola, nella quale, su una popolazione ridotta a 300.000 abitanti (meno di un terzo di quella esistente al principio del secolo), appena 50.000 erano turchi, accentrati in poche città costiere, mentre ben 250.000 erano greci e, per quanto in generale contrari alla "ènosìs", all'annessione ellenica, pure si vedevano costretti ad appoggiarsi alla Grecia. Ma la cecità del governo ottomano e l'inettitudine della sua amministrazione periferica perdettero anche le ultime occasioni di salvare il salvabile.

(5) "La città di Canea è in armi ed atterrita: ci si batte per le strade... la truppa è insufficiente... Stante l'impotenza delle autorità non posso rispondere della sicurezza dei nazionali... Ritengo necessario l'invio di una nave da guerra" (dispaccio telegrafico del console Medara in data 24 maggio 1896, in E. VISCONTI VENOSTA: *Creta e il conflitto turco-ellenico. Libro verde presentato alla Camera - I Sess. 1897 - XX Legisl.*); "La Russia si riserva di prendere provvedimenti" (telegramma dell'ambasciatore italiano a Pietroburgo, *ibidem*); gli imperi centrali appaiono più riservati: "La Germania annuncia di non avere intenzione di inviare alcuna nave da guerra, dato l'esiguo numero di propri connazionali in Creta" e "L'Austria si adegua all'atteggiamento di Berlino manifestando l'intenzione di seguire il comportamento degli alleati" (dispacci degli ambasciatori a Berlino e a Vienna, *ibidem*).

(6) "Russia e Inghilterra intervengono timorose di lasciar agire l'altra isolatamente e la Germania aspetta di poter approfittare di eventuali divergenze tra Russia e Francia: in realtà l'Europa si copre gli occhi e lascia correre gli avvenimenti, mentre la Sublime Porta fa strage dei rivoltosi" (E. DRIAULT-LHÉRIER: *Histoire diplomatique de la Grèce de 1821 à nos jours*, Paris, 1926, vol. IV, p. 316).



Così il 28 maggio 1896 tre unità da guerra, la francese *Neptune*, la corazzata *Hood*, britannica, e l'italiana *Piemonte*, gettarono contemporaneamente le ancore nella baia di Suda. Tali arrivi costituirono le premesse di una decisiva azione delle sei Potenze marittime i cui interessi erano prevalenti nel Mediterraneo (Francia, Gran Bretagna, Italia, Russia, Germania ed Austria-Ungheria), mosse da motivazioni complesse e profonde (7): ovviamente, l'intervento diplomatico non era ancora definito e lineare, perchè non concorde: il rappresentante francese a Costantinopoli aveva istruzioni dal suo governo di evitare per il momento qualsiasi impegno o ingerenza lesivi dei diritti della Porta; l'incaricato russo non poteva regolarsi in base a precise disposizioni; il rappresentante britannico aveva l'ordine di agire soltanto in perfetto accordo con tutti gli altri diplomatici europei e sapeva che il suo governo accarezzava tacitamente, in tali confusi frangenti, la possibilità di un protettorato inglese su Creta. Certamente più efficace era l'azione svolta dalle terminazioni periferiche del sistema diplomatico: i consoli, pur evitando di coinvolgere la responsabilità dei propri governi, cercavano la via della conciliazione ed era appunto in seguito a questi tentativi che il comitato rivoluzionario sembrava accedere all'idea di una sospensione delle ostilità, ma soltanto in presenza di concrete garanzie. Dagli insorti si richiedeva, in pratica, un diretto e vincolante intervento della diplomazia internazionale.

Ci sarebbe voluto del tempo perchè l'azione delle Potenze si precisasse. Il 18 giugno gli ambasciatori nella capitale ottomana approvarono una mozione austriaca, con la quale si richiedeva il ristabilimento della convenzione di Halepa con la convocazione dell'assemblea cretese, la nomina di un governatore cristiano ed una amnistia generale, come condizione *sine qua non* per una mediazione internazionale. Accolta, a parole, la mozione

---

(7) L'importanza strategica di Creta appariva fondamentale per ciascuna delle Potenze, essendo l'isola situata sulla rotta delle navi dirette a Port Said provenendo sia da Gibilterra, Marsiglia o Genova, sia dall'Adriatico o dal mar Nero. La stessa conformazione geografica delle coste - si pensi alla baia di Suda - ne faceva un'ideale base navale ambita da tutti gli Stati marittimi: l'Inghilterra, già in possesso di Gibilterra, Malta e Cipro, avrebbe avuto il modo, con un ipotetico controllo di Creta, di dimezzare le distanze tra il centro del Mediterraneo e il canale di Suez; la Francia si sarebbe procurata con Suda una base d'appoggio più utile di Biserta; l'Italia reduce dalle sfortunate esperienze coloniali di quel decennio avrebbe avuto anch'essa la possibilità, ottenendo un'eventuale base a Creta, di ridurre a metà la distanza tra Taranto e Suez; la Russia avrebbe potuto finalmente dare un concreto fondamento alle sue secolari aspirazioni mediterranee, rese costantemente vane dall'opposizione delle altre Potenze; Germania ed Austria infine, a dispetto delle esigenze italiane e del patto della Triplice, non avevano rilevanti interessi nel Mediterraneo, in quanto la Macedonia e Salonico costituivano per gli imperi centrali una preda ben più ambita di Creta, ma ritenevano indubbiamente che, pur non essendo ancora giunto il momento del fatale e completo smembramento dell'impero ottomano, l'essere intervenuti a regolarne le vicende interne sarebbe valso più tardi come opzione per futuri compensi territoriali.

dai turchi, il cristiano Berovich Pascià venne nominato governatore di Creta e gli ambasciatori si decisero a diffidare la Grecia dal fomentare la rivolta nell'isola. Risposta evasiva di Atene, continuazione dell'afflusso a Creta di armi e volontari ellenici, come di truppe turche, riunione senza risultati dell'assemblea cretese (13 luglio): e ben presto la situazione giunse un'altra volta al punto di rottura. Ora i cristiani miravano alla revisione del patto di Halepa e ad ottenere sostanziali concessioni politiche ed economiche; la Turchia continuava a mantenere un contegno ambiguo; la Grecia ad incoraggiare e aiutare i rivoltosi; le Potenze apparivano sempre più in disaccordo tra loro (8). Fu quindi attraverso laboriose trattative che i diplomatici europei pervennero, a Costantinopoli, alla formulazione di uno statuto organico in modifica del patto di Halepa, attenuando le richieste cristiane ed estorcendo ai turchi il massimo ottenibile. Il 25 agosto 1896 il progetto definitivo, sottoscritto dai sei ambasciatori, venne trasmesso al Divano e ai deputati cretesi, con intimazione a questi ultimi di approvarlo entro tre giorni. L'8 settembre un *iradè* del sultano promulgò le nuove disposizioni relative al regime dell'isola (9). La Grecia espresse la sua gratitudine alle Potenze e la questione cretese parve ormai risolta.

23. — Non era così. Le misure proclamate dovevano essere applicate: e qui cominciavano, al solito, le difficoltà. Il testo turco dell'accordo contrastava in diversi punti con il testo greco: l'indennità ai danneggiati dalla guerra civile, necessaria soprattutto ai contadini mussulmani rifugiatisi nelle città perchè potessero ritornare al lavoro dei campi, non poteva essere corrisposta, stante il rifiuto della Banca ottomana di concedere un prestito; i lavori della commissione per la riforma della gendarmeria, composta dagli addetti militari delle ambasciate (10) non potevano iniziare a causa della mancata partecipazione dei turchi; l'inattività del commissario ottomano impediva la partenza della commissione per la riorganizzazione giudiziaria (11). Anche quando le due commissioni avrebbero potuto iniziare finalmente i loro lavori (14 dicembre), la loro attività sarebbe stata ostacolata dall'insipienza, dall'ostinazione e dal calcolo del governo turco, ansioso di dimostrare l'impossibilità, per un governatore cristiano, di amministrare l'isola.

---

(8) "L'Inghilterra lavorava a distruggere tutto ciò che gli altri edificavano... il *Times* denunciava le immaginarie pretese della Francia al possesso di Candia... il console inglese alla Canea progettava una sua tournée nei distretti insorti per sostenerli ed aiutarli... gli agenti russi sembravano particolarmente disposti a trattare con ogni riguardo la Grecia..." (DRIAULT-LHÉRITIER, cit., IV, pp. 321 e segg.).

(9) Il testo integrale del documento è reperibile nel *Libro verde* del VISCONTI VENOSTA, cit., pp. 58 e segg..

(10) L'Italia vi era rappresentata dal cap. Ruggieri.

(11) Composta da sei eminenti giuristi designati dalle Potenze: Ippen, Steimrich, Gazay, Wratislaw, Barone e Lagowsky.

Il 4 gennaio 1897 scoppiarono disordini a Suda, mentre ancora non esisteva a Creta una polizia capace di intervenire: si dispose pertanto l'invio di contingenti di truppe austro-ungariche, bulgare, bosniache, montenegrine ed italiane, da integrarsi con reparti ottomani e da porsi sotto il comando di un ufficiale neutrale, belga od olandese. Di fronte all'aggravarsi della crisi, l'atteggiamento delle Potenze appariva sempre incerto: Vienna, conforme alle direttive di Berlino e perciò favorevole alla Porta, giunse a proporre ad Atene l'ingresso nella Triplice; l'Inghilterra rinfocolava il nazionalismo ellenico; la Russia attizzava il fanatismo mussulmano (12). La mancata applicazione delle riforme e le istigazioni della diplomazia riportarono il paese nel caos: pressioni greche e provocazioni turche ridestarono la guerra, sempre più sanguinosa, nelle campagne e nelle città. Il 27 gennaio insorsero Galata, Retymo ed Halepa; i contadini turchi abbandonarono nuovamente le campagne rifugiandosi nei centri costieri sotto la protezione delle truppe del sultano; il 5 febbraio La Canea era assediata dai cristiani: nell'interno della città i reparti turchi spararono sulla folla e i quartieri cristiani vennero dati alle fiamme. Il giorno seguente le navi europee raccolsero i superstiti alle stragi: "È da questo giorno" scrisse l'uomo che avrebbe poi comandato la squadra navale internazionale a Creta "che cominciò, su vasta scala, l'azione della nostra Marina a favore dell'isola di Creta, essendo appunto in quel giorno partita l'*Etna*, con 1.240 rifugiati a bordo" (13). Contemporaneamente, la Grecia dispose l'invio della corazzata *Hydra*; i mussulmani saccheggiarono l'arsenale militare di La Canea, mentre 700 insorti cristiani innalzavano ad Acrotiri la bandiera ellenica, annunciando con un proclama la loro volontà di annessione alla Grecia. Il proclama di Acrotiri segnò una svolta decisiva nella complessa vicenda e determinò le misure eccezionali prese dalle Potenze: l'Italia mandò a Creta due nuove unità, lo *Stromboli* e il *Ruggero di Lauria*, la Germania annunciò la partenza per La Canea dell'incrociatore *Kaiserin Augusta*; Francia, Inghilterra e Russia spedirono a loro volta altre navi da guerra nelle acque cretesi. Così il proclama di Acrotiri costituì la premessa dell'intervento navale intereuropeo a Creta: esso infatti preluse ai difficili momenti dello sbarco greco nell'isola e all'ancor più grave conflitto turco-ellenico che avrebbe minacciato la riapertura dell'intera questione orientale.

(12) DRIAULT-LHÉRITIER, cit., IV, p. 334.

(13) F. N. CANEVARO: *Affari cretesi 1897/98* (Diario inedito, in AMR, *Carte Canevaro*, cart. 34).

Sulle prime, l'atteggiamento incerto e discorde delle Potenze (14) indusse la piccola Grecia, trasportata dall'esaltazione patriottica, a sfidare apertamente l'Europa divisa: il 12 febbraio la corazzata ellenica *Miaulis* attaccò il trasporto truppe ottomano *Fuad*, e il 13 salpò dal Pireo facendo rotta su Creta un corpo di spedizione al comando del col. Vassos e composto da 1.500 soldati greci e da 1.200 esuli cretesi.

Se l'indecisione e i contrasti tra le sei Potenze - nonchè le segrete sollecitazioni di qualcuna di esse - avevano spinto la Grecia verso tali pericolose iniziative, grande influenza sugli avvenimenti avevano anche avuto sia l'eccezione della stampa, sia l'esaltazione delle masse popolari. E a Creta gli eventi precipitarono: tra il 10 e il 12 febbraio si contarono centinaia di morti nelle sole città; le autorità apparvero impotenti; il governatore cristiano e la gendarmeria montenegrina furono costretti a rifugiarsi sulle navi da guerra russe; giudici e funzionari abbandonarono i loro posti e si misero al sicuro. Tutto ciò giustificava agli occhi dell'opinione pubblica internazionale, e in particolar modo di quella britannica, francese e italiana, l'intervento greco in quella che ormai stava diventando terra di nessuno.

Vassos sbarcò sulle coste settentrionali dell'isola: il 16 ricevette l'ordine di prendere possesso di Creta in nome del re di Grecia e di scacciare i turchi dalle fortezze; e lo stesso giorno venne emanato il proclama di annessione.

Finalmente, di fronte alla gravità dei fatti, le Potenze, pur senza rinunciare apertamente ai propri convincimenti anteriori, trovarono un minimo di accordo, sufficiente a tamponare almeno momentaneamente la grave falla che gli errori, le esitazioni e gli antagonismi del passato non avevano permesso di prevenire. Dopo ulteriori contrasti riguardanti i provvedimenti da adottare (15), si decise di inviare ad Atene un memorandum

---

(14) È indispensabile accennare almeno alle contrastanti prese di posizione delle Potenze dopo il proclama di Acrotiri: la Francia si preoccupò immediatamente, per bocca del ministro degli Esteri Hanotaux, di ammonire il governo di Atene che, se era facile sostenere un moto insurrezionale a Creta, non era però altrettanto agevole difendere le sue frontiere contro eventuali operazioni dell'esercito turco, assolutamente preponderante; anche la Russia non mancò di redarguire i Greci, ma astenendosi da qualsiasi iniziativa per timore di favorire l'Inghilterra, cui attribuiva mire di occupazione della baia di Suda approfittando delle circostanze; anche l'Italia faceva pressione sui governanti ellenici, stando però ben attenta a non metterli in crisi, con pericolo per il mantenimento dello status quo balcanico; l'Austria-Ungheria, che molto probabilmente aveva segretamente incitato Atene, dinanzi alla reazione tedesca cercava di richiamarla alla realtà: la Germania, infatti, sosteneva essere assurdo lasciare mano libera ai Greci e contemporaneamente opporsi all'invio di truppe turche, affermando che soltanto un diretto intervento navale a Creta e sulle coste elleniche avrebbe garantito il mantenimento della pace in Oriente. La proposta tedesca di un blocco navale trovò la decisa opposizione britannica, sostenendo la Gran Bretagna che, prima di parlare di blocco, occorreva accordarsi sulle sorti future dell'isola: al punto che, mentre la Germania proponeva di cannoneggiare il Pireo, Londra auspicava l'autonomia per Creta come provincia privilegiata dell'impero ottomano.

(15) Pietroburgo propose subito il ritiro degli ambasciatori da Atene; Berlino reclamò una prova di forza; Inghilterra, Francia e Italia la escludevano come assolutamente contraria alle opinioni pubbliche dei rispettivi paesi.

congiunto di disapprovazione e di operare sbarchi nelle principali città costiere dell'isola, nell'intento di ristabilire l'ordine nel rispetto dei diritti di ambedue i gruppi etnici: provvedimento, quest'ultimo, che riscosse l'approvazione della stessa stampa ellenica (16).

Così, nel corso di quell'anno, un rilevante numero di unità militari delle sei Potenze si sarebbero concentrate sulle coste cretesi ed avrebbero stazionato nei porti del Mediterraneo orientale per tenere in mano la situazione: ne avrebbero fatto parte 19 corazzate (1 austriaca, 4 francesi, 4 inglesi, 4 russe e 6 italiane), delle quali una decina stazionando nei porti cretesi, le altre restando in minacciosa e vigile attesa nelle acque greche e turche o essendo adibite alla cattura dei natanti che eventualmente tentassero di rompere il blocco intorno all'isola; con esse avrebbero operato 17 incrociatori (Austria 1, Germania 1, Francia 4, Gran Bretagna 2, Russia 2, Italia 7) ugualmente dislocati intorno a Creta (7), nel golfo Saronico e presso le isole greche (6), e in crociera per mantenere il blocco (4). A queste unità si sarebbero aggiunte, contemporaneamente o dandosi il cambio, una cinquantina di navi minori, anche queste con assoluta prevalenza numerica delle italiane (16) rispetto alle altre: 4 russe, 14 inglesi, 1 germanica, 5 francesi e 12, di minima stazza, austriache.

24. — L'Italia partecipava quindi alle operazioni della flotta internazionale con un apporto notevolmente prevalente di navi da guerra: circa 30 su un totale di 87. A comandare il contingente italiano era il VA F. N. Canevaro (17),

---

(16) "La diplomazia" pubblicava infatti in seguito il "*Messenger d'Athènes*" "sotto l'influenza di intrighi orditi nell'ombra, non fa solitamente che ingarbugliare le questioni più semplici e chiare: sono questi bravi marinai con la loro energia e con la loro onesta semplicità ad aver dato una pronta soluzione al problema".

(17) Felice Luigi Napoleone Canevaro era nato a Lima (Perù) il 7 luglio 1838. Il padre, Giacomo, vi si era stabilito e vi aveva fatto fortuna, tanto che, nel 1859, era stato in grado di contribuire molto generosamente alle spese della seconda guerra di indipendenza ed aveva perciò ottenuto da Vittorio Emanuele II il titolo di conte. Dopo aver frequentato la scuola di marina di Genova, il giovane Canevaro partecipò come tenente di vascello della squadra sarda alla campagna del 1859; poi si dimise per arruolarsi nella marina siciliana creata da Garibaldi durante la campagna dei Mille. Successivamente riammesso nei quadri della marina italiana, prese parte alla battaglia di Lissa con il grado di luogotenente di vascello di prima classe sulla corazzata *Re di Portogallo*. Dal 1874 al 1876 fu addetto navale presso l'ambasciata italiana a Londra. Comandò poi, dal '76 al '79, l'incrociatore *Cristoforo Colombo* nella campagna di circumnavigazione intorno al globo. Tenne quindi il comando dell'Accademia navale e della corazzata *Italia*. Vice ammiraglio nel 1893 e comandante della Squadra attiva, partecipò con essa all'intervento delle Potenze a Creta ed ebbe il comando delle forze internazionali in qualità di presidente del Consiglio degli ammiragli. Mentre così si svolgeva la sua carriera in Marina, era stato eletto deputato nella XV, XVI e XVII legislatura e nominato nel 1896 senatore del Regno. Come sappiamo, fu poi per un mese ministro della Marina con il Rudini e successivamente, per poco meno di un anno, ministro degli Esteri con il Pelloux. Dopo lo smacco cinese di San Mun, non ebbe più parte attiva nella vita politica. Molto avanti negli anni, partecipò alla commissione di inchiesta per Caporetto. Morì nel 1926.

il quale, alla prima riunione del Consiglio degli ammiragli (18), tenutasi il 15 febbraio 1897 a bordo della corazzata *Sicilia*, venne prescelto, come il più elevato in grado, a presiedere il Consiglio stesso e quindi a comandare, praticamente, la flotta internazionale.

Sino a tutto il 1897 le navi italiane vennero dislocate, insieme o in avviamento, come segue (19):

*Nella baia di Suda*: corazzate: *Sicilia*, *Re Umberto*, *Morosini*, *Lauria*, con le russe *Navarin*, *Alexander I* e *Sissoi-Veliky*, l'inglese *Revenge*, le francesi *Amiral Charner*, *Barfleur* e *Nile*, e l'austro-ungarica *Kronprinzessin Stephanie*; incrociatori: *Marco Polo*, *Etna* e *Piemonte*, con il russo *Zaporojetz*, il tedesco *Kaiserin Augusta*, l'austriaco *Maria Theresia* e il francese *Suchet*; naviglio minore: caccia *Caprera*, espl. *Falco*; RN *Trinacria*, *Partenope*, *Sparviero* e 3 torpediniere, con le unità russe *Possandnik*, *Vestnik* e 2 torpediniere, i caccia inglesi *Forte* e *Bruizer* e 1 torpediniera, 1 caccia francese, il *Vautour*, 7 piccole unità austro-ungariche (*Leopard*, *Komet*, *Star*, *Harpie*, *Marabu* e *Flamingo*), e la torpediniera tedesca *Oldenburg*.

*Negli altri porti cretesi*:

*a Hierapetra* (affidata alle sole navi italiane): l'incrociatore *Stromboli*, i caccia *Euridice* e *Urania*, le RN *Iride*, *Nibbio*, *Aquila* e *Avvoltoio*.

*In altri punti*: l'incrociatore *Liguria* e la torpediniera 64, con l'incrociatore russo *Grosiastchy*, le unità britanniche corazzata *Trafalgar*, incrociatori *Nympe* e *Fearless*, caccia *Boxer*, *Danshee*, *Ardent* e *Harrier*, unità minori *Anson*, *Dragon*, *Hanke* e 3 torpediniere, le navi francesi corazzata *Chanzy*, incrociatore *Mattignies* e torpediniere *Bombe* e *Dague*, ed un caccia austriaco, il *Satellit*, con altre piccole navi (*Blitz*, *Krache*, *Kiebitz*, *Tiger* ed *Elester*).

*Nelle acque greche* stazionavano le corazzate *Doria* e *Sardegna*, gli incrociatori *Vesuvio* e *Bausan* e la RN *Montebello*, con la corazzata russa *Nicolas I*, il caccia inglese *Dryad*, le navi francesi *Treville*, *Bugeaud* e l'incrociatore *Troude*.

*Nelle acque turche* non stazionarono unità italiane, ma solo inglesi (la corazzata *Rodney*) e francesi (l'incrociatore *Forbin*).

Come si sperava nell'ambiente della Marina di tutte le Potenze (20), il Consiglio degli ammiragli ebbe a svolgere, nell'ambito della questione di

(18) Il Consiglio era composto, oltre che dal Canevaro, dal CA inglese R. Harris, dal francese E. Pottier, dal russo P. Andreeff e dal CV austriaco G. Brosch (più tardi dal CA Hinkel); vi fu poi aggregato anche il CV tedesco Koellner, comandante del *Kaiserin Augusta*.

(19) AMR, *Carte Canevaro*, cart. 35: *Carteggio inedito Canevaro - Appunti personali*.

(20) "Mi auguro" scriveva riservatamente da Smirne l'amm. Gualterio al Canevaro "che l'opera del Gran Consiglio degli Ammiragli possa essere un rimedio agli errori prodotti dalle chiacchiere troppo seguitate della diplomazia".



Creta, una funzione rilevante, caratterizzando il proprio operato con l'abilità e la decisione tipiche degli uomini di azione, abituati ad assumersi grandi responsabilità e non facilmente disposti a ricorrere ai mezzi della diplomazia: quando l'11 febbraio il principe Giorgio di Grecia, comandante della squadra ellenica, si recò sulla corazzata *Charner* dall'ammiraglio Pottier, fu accolto da questi con le parole ben poco diplomatiche: "Sparite con la vostra squadra: è il più gran servizio che possiate rendere alla causa cretese!" (21).

Il primo provvedimento posto in essere dalla flotta internazionale riguardava lo sbarco di un primo distaccamento di 250 marinai - 50 per nazione, e sotto il comando del CV Amoretti - a La Canea, posta da quel momento sotto la protezione delle Potenze. Fondamentale intento degli ammiragli era, in quei momenti, quello di separare le opposte fazioni, agevolato peraltro dal fatto che i mussulmani dell'interno si erano ormai quasi tutti rifugiati nelle città e la maggioranza dei cristiani dei centri costieri era stata evacuata. Tuttavia continuava nelle campagne la caccia all'ottomano e nelle città la caccia al greco, stimolata quest'ultima dalla deleteria influenza esercitata sugli insorti dalla presenza delle truppe greche. Mentre richiedeva ai governi delle Potenze un'energica azione su Atene, il Consiglio dovette dunque passare all'intervento diretto per costringere gli insorti a sospendere le ostilità. Il 20 febbraio, essendo stato ordinato che ciascuna delle navi ammiraglie sparasse un colpo sulla costa presso Halepa, avendo cura di non fare vittime, avvenne che il tiro tedesco provocasse invece 15 morti tra gli insorti: donde una violenta reazione della stampa internazionale, diretta specialmente contro l'amm. Canevaro (22). Il giorno 23, con un proclama, gli ammiragli notificarono alla popolazione dell'isola gli scopi della flotta internazionale (23). Sarebbero state direttamente protette La Canea, Suda, Retymo, Candia, Sitia, Hierapetra, Selimo e Castelli, e sarebbe stato impedito qualsiasi sbarco di truppe, armi e munizioni. Le stesse velleità ateniesi sembravano costrette a rientrare.

---

(21) JACQUET, cit., p. 7.

(22) Si veda, nel carteggio Canevaro, lettera firmata da 56 volontari italiani in Grecia al comandante della flotta internazionale, contenente gravi accuse ed insulti: AMR, *Carte Canevaro*, cart. 31.

(23) "Gli Ammiragli... fanno sapere agli abitanti che la loro presenza nelle acque dell'isola ha il solo scopo di tranquillizzare il paese e di riportarvi la calma in attesa di una più conveniente soluzione del problema cretese. La squadra internazionale ha preso sotto la sua diretta protezione La Canea, Suda, Retymo, Candia e Sitia. Gli Ammiragli intendono così opporsi ad ogni atto di ostilità commesso in presenza dei propri bastimenti. È auspicabile che il loro appello sia inteso, perchè la soluzione della questione sarà tanto più soddisfacente e rapida, se gli abitanti ne avranno seguito i consigli disinteressati" (AMR, *Carte Canevaro*, cart. 34; CANEVARO, *Diario inedito, ecc.*, cit., p. 37).

Mentre esisteva nel Consiglio degli ammiragli un completo accordo, proseguiva, quantunque attenuato, il contrasto dei governi da cui gli ammiragli dipendevano: la Francia insisteva per la concessione di un'assoluta autonomia all'isola; la Germania non intendeva accettare un totale annullamento della sovranità ottomana; l'Inghilterra subordinava ogni pressione su Atene al riconoscimento dell'autonomia cretese da parte del Divano e ad un ritiro delle truppe turche da Creta. Quanto all'Italia, essa sembrava affermare in questa circostanza una certa indipendenza dagli alleati della Triplice, contestando o semplicemente ignorando le iniziative austro-tedesche (24). Ai primi di marzo, Grecia e Turchia vennero invitate dalle Potenze, la prima a ritirare uomini e navi, l'altra a concentrare i suoi effettivi in determinate località della costa, sgomberando l'interno dell'isola. Nel corso del mese, più di 3.000 uomini appartenenti alle forze armate delle sei Potenze affluirono a presidiare vari settori: Sitia fu affidata al controllo dei francesi, Hierapetra degli italiani, Candia dei britannici, Retymo dei russi e Kysamo degli austriaci, mentre Suda e La Canea rimanevano sotto il controllo internazionale. In questo corpo di occupazione, l'Italia era presente con poco meno di 1.400 uomini, circa lo stesso contingente della Francia e dell'Inghilterra (25).

Sembrava quasi che il programma delle Potenze di arrivare gradatamente all'autonomia cretese, che gli ammiragli ritenevano l'unica soluzione possibile, fosse destinato a realizzarsi. Se non che, contrariamente alle speranze del Canevaro (26), quando le Potenze notificarono alla Grecia la

---

(24) Particolarmente con riferimento alle posizioni assunte da Germania e Austria rispetto agli altri problemi che in quel momento interessano la Consulta: cfr P. PASTORELLI: *Albania e Tripoli nella politica estera italiana durante la crisi d'Oriente del 1897*, in *Rivista di Studi Politici Internazionali*, anno XXVIII (1961) n. 3, pp. 370-421.

(25) Il contingente italiano, al comando del col. Crispo, era costituito da 1.379 uomini, così divisi per armi e corpi: marina 128, fanteria 600, bersaglieri 496, artiglieri 126, carabinieri 29, variamente distribuiti tra Candia (624), La Canea (446), Halepa (107), Subachi (106), Acrotiri (91) e Hierapetra (5). L'Austria-Ungheria partecipava con 600 fanti, 450 a Suda e 150 a La Canea; la Russia aveva dislocato 300 fanti a La Canea, e 1.200 fanti con 200 artiglieri a Retymo; la Germania non aveva che 20 marinai a La Canea; i 1.200 fanti francesi, con 275 marinai, erano a Sitia, Spinalonga, Subachi, Halepa e La Canea; l'Inghilterra, infine, aveva 200 fanti a La Canea ed il resto dei suoi 1.448 uomini a Candia (179 artiglieri, 373 fucilieri del Galles, 660 Highlanders e 36 tra genio, sanitari e vari): AMR, *Carte Canevaro*, cart. 35, *Carteggio inedito - Appunti personali*.

(26) "... i cretesi saranno interamente liberi dal controllo della Sublime Porta nel riguardo degli affari interni... le Potenze prepareranno di comune accordo un complesso di misure per regolare il funzionamento del regime autonomo e garantire a tutti senza distinzione di razza e religione, la libertà e la sicurezza dei beni, facilitando, con la ripresa del lavoro agricolo, lo sviluppo progressivo delle risorse del paese... Un'era nuova si schiude per Creta..." (VENOSTA, *Libro verde*, cit., p. 194: lettera riservata del Canevaro al Brin, ministro della Marina).

loro decisione circa l'autonomia, si sentirono rispondere dal re Giorgio: "... se l'Inghilterra si è appropriata senza diritto di Cipro, la Germania dello Schleswig-Holstein, l'Austria della Bosnia-Erzegovina, senza peraltro accampare affinità di razza, io non chiedo più l'annessione di Creta, ma dichiaro l'annessione alla Grecia" (27).

Conformemente alla presa di posizione del governo ellenico, gli insorti cretesi comunicarono all'amm. Canevaro che anch'essi non accettavano altra soluzione che l'"*enosis*" (28). Gli ammiragli, che il 17 marzo avevano notificato alle Potenze il blocco di Creta, cui si era giunti dopo una laboriosa attività diplomatica, comunicarono allora ufficialmente a Grecia e Turchia il blocco stesso, esistente già di fatto (29) e la squadra internazionale ricevette ordine dal Canevaro di aprire il fuoco, a partire dalle 8 a.m. del 21 marzo, sui natanti che tentassero di violarlo. Divenne imminente un aperto conflitto turco-ellenico e le Potenze, dopo estenuanti contrattazioni e patteggiamenti, si convinsero dell'opportunità di bloccare anche i porti greci, in particolare quelli di Volos e del Pireo: provvedimento che però non sarebbe divenuto operativo, poichè la guerra era ormai alle porte e, paradossalmente, le responsabilità ne pesavano, oltre che sui diretti contendenti, sulle stesse Potenze, che con le loro incertezze e il loro antagonismo ne avevano reso inevitabile lo scoppio.

Ai primi di aprile, essendo imminente l'apertura delle ostilità sul fronte macedone, le Potenze addivennero, su proposta di Vienna, alla decisione di nominare governatore interinale di Creta il presidente del Consiglio degli ammiragli, Canevaro: il provvedimento tendeva a assicurare i cretesi sul futuro dell'isola e a dissuadere la Grecia dall'attaccare, malgrado la disparità delle forze, l'impero ottomano. Ma fu lo stesso Canevaro a sconsigliare l'iniziativa: "Non ho attitudini amministrative" scriveva il 5 aprile 1897 all'ambasciatore italiano in Austria, Avarna (30)" e la disastrosa condizione di Creta richiede una persona di ben più alte aderenze, che, non destando gelosie tra le diverse nazioni, possa validamente contrastare l'influenza

(27) DRIAULT LHÉRITIER, cit., IV, p. 359 (dichiarazioni del Re di Grecia).

(28) "Nous ne voulons rien autre chose que l'annexion à la Grèce et nous nous ferons tuer jusqu'au dernier pour l'obtenir" (MINISTERO AFFARI ESTERI, *Procès verbaux des séances tenues par les amiraux commandants de la flotte internationale dans les eaux de Crète*, Roma, 1899, p. 37).

(29) Le disposizioni relative al blocco sono reperibili *ibidem*, p. 48. Le principali erano: 1) limitazione della visita ai natanti trovati entro i limiti del blocco; 2) segnali d'arresto; 3) modalità della visita, sequestro immediato dei carichi di armi, munizioni o approvvigionamenti; 4) sequestro immediato, senza bisogno di visita, dei natanti battenti bandiera greca; 5) equipaggi di preda; 6) riunione delle navi sequestrate a Suda; 7) arresto di qualsiasi marinaio o militare greco trovato a bordo delle navi ispezionate; 8) redazione degli inventari dei materiali trovati a bordo delle navi sequestrate.

(30) *Carteggio inedito*, cit., in AMR, *Carte Canevaro*, cart. 35.

della Grecia ed ottenere dalle Potenze mezzi d'azione morali e materiali adeguati, tutto essendo qui da rifare": e tre giorni dopo, in un'altra lettera al medesimo, precisava: "... non credo che al governo italiano e al nostro paese possa convenire la mia nomina a simile carica, perchè già pare troppo a tutti che io mi trovi alla suprema direzione della squadra internazionale" (31).

25. — Nel frattempo la guerra era cominciata, e rovinosamente per i Greci, sconfitti da forze ottomane triple delle loro, a Kalalaka, a Grysonadi, a Melene e poi più gravemente a Mati in Tessaglia, costretti quindi a ripiegare ulteriormente, abbandonando anche Volos, per essere infine completamente disfatti a Farsala e a Domokos. Le Potenze corsero ai ripari e tentarono di indurre i contendenti a un armistizio: ora, però, receduti i Greci dal loro bellicoso furore, era la Turchia vittoriosa che appariva poco malleabile (32), finchè il 14 maggio il sultano acconsentì a sospendere le ostilità. Il 4 giugno ebbero inizio a Costantinopoli le trattative per giungere a una pace, protratte sino al 18 settembre; il trattato di pace, detto appunto di Costantinopoli, venne firmato il 9 novembre: l'intervento diplomatico delle Potenze era valso a salvare la Grecia dalla rovina militare e politica. Se però la questione orientale sul continente poteva intendersi risolta, al contrario il problema cretese, momentaneamente emarginato, non soltanto restava aperto, ma si apprestava a vivere i momenti più delicati sul piano politico.

Durante il breve conflitto, a Creta si erano verificati importanti avvenimenti. Appena iniziate le ostilità sul fronte tessalo-macedonico, il Canevaro aveva fatto occupare dalle truppe internazionali i capisaldi fortificati di Suda, Izzadin e Animballi. I cristiani, depressi per le disfatte subite dalla madrepatria, se ne stettero abbastanza tranquilli: nella seconda metà di maggio, le truppe elleniche, in ottemperanza alle condizioni armistiziali, evacuarono l'isola e le forze ottomane rimasero senza avversari diretti. Il 9 luglio il Divano, imbalanzato dai successi militari, diede ordine alla squadra navale dei Dardanelli di fare rotta per Creta, suscitando, in seno al Consiglio degli ammiragli, la reazione di Canevaro, Harris e Pottier, i quali, in base agli impegni assunti ed agli accordi precedenti, si opposero recisamente a un aumento delle truppe ottomane a Creta, anzi richiesero l'immediato sgombero degli armati turchi che si trovavano ancora nell'isola. Il sultano annunciò l'invio di un nuovo governatore nella persona di Gevâd Pascià: e la sera medesima il Canevaro convocò in seduta straordinaria il

(31) *Ibidem*.

(32) Con umanistica civetteria il console italiano a Salonico, Bottesini, scrivendo al Canevaro così commentava l'insorgere dell'ostacolo turco sulla via della pace, dopo rimosso quello greco: "Incident in Scyllam qui vult vitare Carybdim" (lettera in data 1 maggio, in *Carteggio inedito*, cit., AMR, *Carte Canevaro*, cart. 31).

Consiglio sulla *Sicilia* e dichiarò agli ammiragli: "Sono convinto che l'arrivo di Gevâd Pascià ci creerà innumerevoli complicazioni: Vassos ha provocato il nostro intervento, Gevâd ne provocherà il prosieguo. Propongo di opporci al suo sbarco" (33). L'ammiraglio italiano comunicò inoltre che il *Caprera* attendeva già sotto pressione per riportare a Smirne il funzionario ottomano senza fargli nemmeno toccare il suolo cretese. Benchè a malincuore, il Consiglio, ispirandosi alla "moderazione" austro-russa, respinse la proposta italo-francese: con l'arrivo di Gevâd Pascià i turchi si rianimarono, e ricominciarono a verificarsi le scorrerie notturne anti-cristiane dei basci-bugak e degli irregolari bengasini già distintisi in passato per crudeltà e barbarie (34). Il Consiglio reagì e aderendo finalmente alla tesi di Canevaro e Pottier decise che la squadra internazionale aprisse il fuoco contro qualsiasi nave tentasse di trasportare truppe turche a Creta. La squadra ottomana dei Dardanelli, in navigazione verso l'isola, invertì la rotta.

Dopo la conclusione della pace di Costantinopoli, le Potenze ripresero a negoziare per Creta. Venne redatto il progetto di uno Statuto organico in base al quale l'isola, dichiarata neutrale, avrebbe goduto di una forma di autogoverno, pur continuando a far parte dell'impero ottomano (35). Si discusse a lungo sulla scelta di un governatore, fino a che, scartando per iniziativa del Canevaro i nomi di funzionari turchi proposti dalla Russia, si giunse a un accordo sulla persona del principe Giorgio di Grecia, figlio cadetto del re Giorgio I.

Nel marzo del 1898 la Germania, e poi anche l'Austria-Ungheria, si ritirarono dalla flotta internazionale: le rimanenti unità delle quattro Potenze si ridistribuirono tra loro le zone di sbarco e di sorveglianza delle coste (36). Canevaro rimase a presiedere il Consiglio degli ammiragli e a comandare la flotta sino a metà maggio, poi rientrò in patria dove il mese successivo avrebbe assunto per breve tempo le funzioni di ministro della Marina. A rappresentare l'Italia nel Consiglio restò interinalmente il CV A. Carnevali, capo di S.M. della divisione navale italiana, poi ne prese ufficialmente il posto il CA Bettolo.

Usciti di scena gli imperi centrali, con l'Inghilterra che si accontentava di tenere sotto controllo lo svolgersi degli avvenimenti, e con la Russia ridotta in minoranza, in seno al Consiglio degli ammiragli Italia e Francia

(33) JACQUET, cit., p. 12.

(34) Anche i cristiani si abbandonavano spesso ad efferatezze, dalle torture e mutilazioni degli avversari all'uccisione di persone anziane e al sequestro di fanciulli da restituire dietro riscatto: cfr *Procès verbaux, etc.*, cit., pp. 89-90, 135, 136, 150, ecc..

(35) Il testo del progetto è reperibile in CANEVARO: *Creta. Libro verde presentato alla Camera* - Atti parlamentari - Leg. XX - II Sess., Roma, 1898, pp. 26-27.

(36) *Procès verbaux, etc.*, cit., pp. 154-155.

rimasero arbitre delle decisioni, mentre, a Creta, l'estate del 1898 trascorreva apatica e calma. Una forte recrudescenza dei disordini si ebbe invece in settembre, con rilevanti perdite per il corpo di occupazione internazionale (37): in conseguenza, l'iniziativa italo-francese sboccò in una mossa decisiva, un ultimatum alla Turchia che valse a liquidare la questione cretese con il ritiro di tutte le truppe ottomane. Con l'accettazione della Porta finalmente ottenuta a novembre, si poté procedere anche al ritiro delle navi e delle forze di terra delle Potenze e il 20 dicembre 1898 il principe Giorgio di Grecia poté assumere il governatorato dell'isola.

L'ultimatum al Divano che tagliò il nodo del problema di Creta fu dovuto principalmente all'amm. Canevaro, divenuto dal 29 giugno ministro degli Esteri. Così lo stesso uomo che al comando della flotta internazionale tanto si era adoperato per contenere la crisi cretese e per alleviare le sofferenze della popolazione dell'isola in ambedue le componenti etniche, ebbe a decidere della mossa diplomatica destinata a chiudere la vertenza. La felice soluzione tornò a vantaggio della marina italiana che si era dimostrata un efficace strumento per affermare il prestigio nazionale nel concerto europeo (38): per la prima volta l'Italia, in quello scorcio di secolo, si comportò autonomamente nei confronti degli alleati della Triplice, assumendo la mentalità e il ruolo di grande Potenza a conferma delle proprie aspirazioni: quella conferma che aveva con poca fortuna cercato in Africa e che lo squilibrio, nella Triplice, tra vantaggi e impegni dell'Italia aveva pregiudicato.

Che poi gran parte del merito andasse personalmente al Canevaro, fu all'epoca unanimemente riconosciuto, tanto in patria quanto all'estero (39).

---

(37) Il 5 settembre a Candia i mussulmani - che vi erano in grande maggioranza, tanto che contribuivano con non meno di 10.000 armati alle bande di basci-buzuk - ricominciarono la caccia al cristiano. Le truppe britanniche a cui spettava il mantenimento dell'ordine in quel settore vennero selvaggiamente assalite da ogni parte e dovettero impegnarsi in corpo a corpo con la popolazione; gli Inglesi, caduto l'ufficiale in comando e lasciati 14 morti sul terreno, furono costretti a ritirarsi lungo la marina per ricongiungersi con le rimanenti forze britanniche raccoltesi sui bastioni, che coprirono la ritirata dei superstiti con un fuoco serrato di fucileria. Soltanto a questo punto le truppe turche intervennero senza molto impegno in aiuto degli Inglesi, ma gli assalti della popolazione eccitata cessarono soltanto quando sul bastione venne ammainato l'Union Jack ed alzato al suo posto il vessillo ottomano. Nello scontro perdettero la vita anche il vice-console inglese. Nei settori italiano, francese e russo scoppiarono pure tumulti, ma l'insurrezione musulmana venne energicamente e rapidamente posta sotto controllo.

(38) Realizzando quanto aveva auspicato l'anno prima il console italiano a La Canea, Medara, illustrando al governo di Roma "i vantaggi che al nostro prestigio, scosso da precedenti sventure, derivano dalla preponderanza da noi assunta nel regolamento degli affari cretesi" (*Carteggio inedito, ecc.*, cit., in AMR, *Carte Canevaro*, cart. 31 e 35).

(39) Il 3 dicembre 1898 il giornale "*Le Messager d'Athènes*" scriveva: "I giornali europei ci invitano ad essere riconoscenti a questa o a quella Potenza. Noi lo saremo innanzi tutti nei riguardi di quel bravo marinaio dell'ammiraglio Canevaro, che è stato per l'affrancamento di Creta ciò che Codrington fu per quello della Grecia".



## CAPITOLO VI

## LA MARINA IN ESTREMO ORIENTE

26. Le relazioni con la Cina e il Giappone. — 27. L'episodio di San Mun. — 28. La guerra dei boxers. — 29. La concessione di Tien-Tsin.

26. — Gli scambi commerciali con i paesi dell'Estremo Oriente, di cui il Cavour, ancor prima della fondazione dello Stato unitario, auspicava e prevedeva l'incremento nei decenni a venire <sup>(1)</sup>, erano stati potenziati e difesi quasi unicamente per tramite della marina da guerra, rimanendo tuttavia assai scarsi fino agli ultimi anni del XIX secolo. Fu per mezzo della *Magenta* nel suo primo viaggio di circumnavigazione che vennero stipulati i primi trattati di commercio con il Giappone e con la Cina nel 1866 <sup>(2)</sup>; dopo la corvetta del comandante Arminjon, varie altre nostre unità visitarono i porti nipponici e del celeste Impero <sup>(3)</sup>, facendovi soste più o meno prolungate.

Se tuttavia i rapporti commerciali italo-cinesi restarono per molto tempo ad un livello di gran lunga inferiore a quello dei traffici delle altre Potenze, ciò fu dovuto al fatto che pochissimi erano i connazionali stabiliti in Cina; ed anche la presenza dei missionari fu quasi insignificante rispetto, ad esempio, a quella dei francesi, alle cui missioni l'Italia fece costantemente riferimento ogni qualvolta cercò di ottenere autorizzazioni e vantaggi dalle autorità cinesi <sup>(4)</sup>. Verso la fine del secolo, essendosi aggravato il

(1) Fin dal 1859, infatti, il Cavour suggeriva il progetto di scambiare merci italiane contro bozzoli cinesi (CIASCA, cit., pp. 325-326).

(2) GABRIELE e FRIZ, cit., pp. 215-217.

(3) Negli anni '70, la corvetta *Principessa Clotilde*, comandante Racchia; la *Vettor Pisani*, com. Lovera De Maria; la *Vedetta*, com. Cassone; la *Governolo*, com. Accinni; di nuovo la *Vettor Pisani*, al comando del De Negri; e il *Cristoforo Colombo*. Nel decennio seguente, ancora una breve apparizione della *Vettor Pisani* al comando del Palumbo; poi il *Cristoforo Colombo*, com. Accinni, e l'avviso *Rapido*, com. Cravosio; negli anni '90, stabilita dal ministro Brin la stazione navale dell'Estremo Oriente, vi furono presenti le cannoniere *Volturno* e *Curtatone*, quindi il piccolo incrociatore ("ariete corazzato") *Umbria* e il *Cristoforo Colombo*; infine il *Marco Polo*, primo incrociatore corazzato della flotta italiana, il cui comandante, CV E. Coronato, ebbe a sostenere un importante ruolo nella nostra azione in Cina del 1899.

(4) Nel trattato di amicizia del 1866 (il cui testo integrale è reperibile in V. ARMINJON: *La Cina e la Missione Italiana nel 1866*, Firenze, 1875), si insisteva soprattutto sull'aspetto commerciale delle relazioni tra i due Stati, nel cui quadro l'Italia si garantiva il trattamento della nazione più favorita: di missioni religiose si parlava molto genericamente stabilendo il principio della libertà di culto e assicurando la tutela dei missionari. Ma già nel 1888 si faceva riconoscere dal governo cinese la concessione ai sacerdoti italiani di tutti i privilegi goduti in Cina da quelli francesi.

fenomeno della corruzione interna dell'Impero ed essendo stati aperti alle navi europee molti porti dopo la conclusione della guerra dell'oppio, si iniziò, partendo dalle province periferiche (Indocina, Birmania, Stati Himalaiani, regioni settentrionali ed orientali), lo smembramento della Cina: questo processo si rese più manifesto nell'ultimo decennio dell'800, quando Germania, Russia, Francia, Inghilterra ed infine anche il Giappone, annettendosi notevoli territori e facendo ormai credere ad una imminente completa dissoluzione della compagine statale cinese (5), indussero l'Italia a ritenere vantaggioso partecipare anch'essa alla penetrazione europea nella parte estremo orientale del continente asiatico. Come era giunta ultima nella grande competizione coloniale, così anche nel campo delle concessioni (6) da ottenere a spese della dinastia Tsing il nostro paese si presentò per ultimo, suscitando, malgrado la modestia delle nostre pretese, l'astiosa opposizione delle nazioni concorrenti (7).

L'ammiraglio Canevaro, divenuto il 29 giugno 1898 ministro degli Esteri nel primo gabinetto Pelloux, riprese con entusiasmo un progetto abbozzato qualche mese prima dal suo predecessore Visconti Venosta, il quale appunto in vista della realizzazione delle sue intenzioni aveva spedito in Cina il *Marco Polo* ed aveva destinato alla legazione di Pechino il De Martino che molto stimava e che pareva aver dato buona prova di sé rappresentando l'Italia a Tokio. Questi era fortemente propenso ad un'azione immediata ed energica dell'Italia al fine di ottenere una concessione come le altre Potenze, ritenendo il momento opportuno ed essendo sicuro di non trovare

---

(5) Alla fine della guerra cino-giapponese del 1894-1895, determinata dalla competizione per il dominio della Corea, tutte le nazioni europee, meno l'Italia, mantenevano in Estremo Oriente notevoli forze navali. Noi mandammo l'*Umbria*, che fu presente alle operazioni di Wei-Hai-Wei e che si trovava in Giappone quando fu firmato il trattato di pace di Shimonoseki. Dopo la fine del conflitto Russia e Francia avevano ottenuto importanti vantaggi, la prima nel nord, in Manciuria, prolungando la transiberiana fino a Port Arthur, l'altra nelle regioni meridionali, rettificando la sua frontiera indocinese; l'Inghilterra aveva avuto miglioramenti in Birmania, privilegi nello Yun-Nan e la baia di Wei-Hai-Wei; la Germania aveva occupato Kiao-Chow.

(6) Il fenomeno delle "concessioni territoriali" in Cina, posto in essere dalle nazioni europee e dal Giappone, va distinto dalla vera e propria politica coloniale dell'epoca, in quanto tali concessioni appaiono come formazioni non propriamente coloniali, bensì "non molto lontane dal tipo delle fattorie commerciali dei Latini nel vicino Oriente durante il basso medioevo" (CIASCA, cit., p. 335).

(7) Pari clamore si era avuto, del resto, malgrado la trascurabile nostra presenza in Estremo Oriente, anche quando, già prima, negoziando noi con il Giappone l'autorizzazione ai cittadini italiani a viaggiare nell'interno del paese, le Potenze protestarono e riuscirono ad impedire la ratifica dell'accordo (K. M. PANIKKAR: *Storia della dominazione europea in Asia*, Torino, 1958, p. 222). Sull'argomento in generale, cfr anche C. MASI: *Italia e Italiani nell'Oriente vicino e lontano*, Bologna, 1936; M. C. CATALANO: *Orme d'Italia nell'Estremo Oriente*, Bologna, 1937; C. PESTALOZZA: *Estremo Oriente, ieri, oggi, domani*, Milano, 1938.

alcuna opposizione (8). Della stessa opinione era anche il comandante Incoronato, che già nel marzo, arrivando in Estremo Oriente e stando il *Marco Polo* alla fonda a Hong-Kong, scriveva a Roma: "Dato che l'Italia non voglia mantenersi estranea, questo è il momento per intervenire. Un ritardo nell'agire potrebbe dar tempo all'Inghilterra di richiamare la sua attenzione, ora distratta dagli avvenimenti in corso"; onestamente, però, egli sentiva il dovere di precisare che un'operazione di forza non poteva trovare appoggio nel prestigio del nome italiano: "Per quanto possa riuscirci doloroso il dirlo, mi sento in obbligo di rilevare quanto esso (*prestigio*) sia diminuito in tutte le regioni d'Oriente che ebbi occasione di attraversare finora, in confronto di quello che potei rilevare or sono dieci anni. Indagare le ragioni che hanno potuto causare questo fatto, è per me compito molto difficile... Certo è che non deve aver poco contribuito il troppo raro apparire in questi mari del tricolore; nè parlo solo delle navi da guerra, ma sì, e specialmente delle mercantili; e queste oltre che di rado, anche indecorosamente rappresentate... Nè credo essere di seconda importanza il fatto di non avere a nostri rappresentanti consoli di carriera, che sarebbero certamente più volenterosi e diligenti nell'attendere alle delicate funzioni della loro carica e ne riuscirebbe più sentita e sviluppata l'influenza politica" (9).

Più tardi, nello stesso anno, il *Marco Polo*, dopo aver risalito lo Yang-Tse fino a Han-Kow ed avere in seguito compiuto una breve crociera in Giappone, visitò poi i principali porti occupati dalle Potenze europee. Quindi, d'accordo con il De Martino, e conformemente alle istruzioni ricevute in patria, la nave ripartì alla ricerca del luogo più adatto ad ospitare un'eventuale concessione italiana: e l'Incoronato giudicò migliore di ogni altra la baia di San Mun nella provincia del Ce-Kiang (10).

(8) Cfr G. BORSA: *Italia e Cina nel secolo XIX*, Pavia, 1961, pp. 80-82.

(9) LEVA, cit., II, p. 353.

(10) In base alle informazioni ricevute dal comandante e dagli ufficiali del *Marco Polo*, il De Martino così riferiva: "(*Pechino 9 dicembre 1898 - arrivata a Roma il 4 febbraio 1899*)... La baia di Sam-Sah essendo esclusa... nella provincia del Ce-Kiang due sole località sarebbero possibili per una nostra stazione: Nim-Rod (che, per essere contigua a Ning-Po, porto aperto al commercio internazionale, è politicamente da escludersi) e San Mun. Questa baia raccoglie tutte le migliori condizioni. È ottima sotto l'aspetto marittimo; e i diversi ancoraggi sono eccellenti. Per il presente - e cioè per lo scopo nostro immediato - la stazione carbonifera sarebbe da collocarsi su di un'isola che ha nome Ta-Fu... havvi, a man sinistra entrando, un magnifico bacino. Due fiumi vi sboccano. Tutta la baia tanto s'indenta che le comunicazioni con l'interno della provincia sarebbero facili e il commercio di essa vi sarebbe naturalmente attratto... Quanto poi alle disposizioni degli indigeni sparsi nelle vicinanze, gli ufficiali del *Marco Polo* mi hanno elogiata la loro mitezza e l'accoglienza che fecero, confermando così ciò che è noto sulla indole degli abitanti della fertile e ricca provincia. L'Eccellenza Vostra essendosi degnata chiedermi il mio parere personale, ho creduto doverle dichiarare che, considerando i vantaggi industriali, commerciali, ed anche i politici, che ci verrebbero da quella stazione, il mio parere è più che mai, dopo la compiuta ispezione, in favore dell'occupazione; e il comandante Incoronato

27. — Il Canevaro, spinto dai dispacci del De Martino, e avendo iniziato dei sondaggi diplomatici presso le Potenze (11), si illuse di essersi assicurato l'appoggio britannico e l'indifferenza delle altre nazioni, basandosi anche sulle notizie che giungevano da Pechino circa le reazioni dell'ambiente diplomatico della capitale cinese al progetto di occupazione italiana (12).

mi ha chiesto, che aggiungessi che questo mio parere è confermato da lui. La fortuna nostra avrà voluto che a noi, giunti dopo tutti gli altri e non avendo più modo di scegliere, toccherà la parte che sino dai primordi avremmo dovuto preferire e come località per la nostra stazione e come provincia per la nostra influenza e operosità" (n. 338/126 = AER, P. 86, Cina 1899). Mentre questa lettera veniva esaminata al ministero degli Esteri a Roma, un'altra unità italiana visitava San Mun: l'*Elba* in arrivo dall'Italia e diretta a Ce-Fu. Il suo comandante, CF O. Cecconi, si dichiarava d'accordo con l'Incoronato: "La baia di San Mun è molto vasta... vi si contano circa cinquanta isole... quasi tutte abitate e coltivate. Il terreno è fertile, l'aspetto è pittoresco e le coltivazioni bene ordinate... Nessuno dei contadini cinesi che vennero a bordo, aveva veduto un europeo nè conosceva le armi da fuoco. Il mandarino e i notabili del paese sono felicissimi della mia visita e mi colmano di complimenti e di regali... Qualora il Governo italiano non potesse avere altro in Cina per il momento, meglio San Mun che niente" (LEVA, cit., II, pp. 361-362).

(11) Particolarmente l'Inghilterra: ma il Canevaro non fece attenzione - o non diede importanza - al fatto che l'approvazione inglese era esplicitamente subordinata alla condizione che l'Italia non ricorresse alla forza. Dato che l'ambasciatore britannico a Pechino, sir Claude Mac Donald, aveva assicurato il Foreign Office che senza l'uso della forza l'Italia non avrebbe ottenuto nulla dallo Yamen, il Salisbury aveva ritenuto che il suo gesto di amicizia, con quella riserva, sarebbe rimasto puramente teorico. Così avvenne che il Canevaro prendesse troppo alla lettera la comunicazione fattagli dall'ambasciatore britannico a Roma il 2 febbraio 1899: "L'Ambasciatore Italiano in Londra è stato ricevuto dal Marchese di Salisbury l'11 u.s. ed ha manifestato a Sua Signoria il desiderio del Governo Italiano di avere una stazione carboniera nel Mar della Cina... In risposta al Sig. De Renzis, Lord Salisbury ha dichiarato che è desiderio del Governo di Sua Maestà che il Governo Italiano abbia ogni opportunità di estendere il suo commercio in quei mari e che a prima vista non trovava nulla in tale proposito a cui il Governo di Sua Maestà potesse fare obiezione, ma desiderava un breve rinvio per poter considerare più attentamente la questione prima di dare una risposta definitiva. Ora, ho l'onore di informare V.E. che ho ricevuto istruzioni dal Marchese di Salisbury di fare al Governo Italiano la seguente comunicazione sull'argomento. Il Governo di Sua Maestà, avendo riguardo alle amichevolissime relazioni esistenti fra l'Italia e l'Inghilterra, come pure all'identità degli scopi commerciali perseguiti dai due paesi nell'Estremo Oriente, non formula alcuna obiezione al proposito del Governo Italiano di ottenere dalla Cina la concessione delle menzionate isole nella baia di San Mun da usare come stazione carboniera". È anche da osservare che il Canevaro non era stato molto chiaro con Lord Salisbury, accennando appena al proposito di far riconoscere dallo Yamen una zona di esclusiva influenza italiana nel Ce-Kiang e proponendosi di porre sul tavolo quest'altra questione dopo il fatto compiuto dell'occupazione delle isole.

(12) De Martino aveva assicurato il ministro che il rappresentante russo aveva risposto: "Il y a de la place pour tout le monde. S'ils (gli Italiani) ont le bon sens de rester là-bas vers le sud, pourquoi les empêcher?"; il ministro di Francia aveva dichiarato che era desiderabile che in Cina "ognuno ci avesse un piede"; il ministro germanico si era dimostrato indifferente ad eventuali occupazioni italiane nel sud, lontano cioè dallo Shang-Tung dove si trova Kiao-Chow. Il rappresentante britannico, infine, aveva detto che "non vedeva perchè l'Inghilterra avrebbe impedito ai Giapponesi di avere quanto altri ottennero", aggiungendo che "meglio vi siano i Giapponesi (epperò, meglio ancora gli Italiani), che i Francesi o i Russi" (n. 339/127, in AER, P. 86, Cina 1898).

Perciò, dietro ordine di Roma, il De Martino presentò il 4 marzo 1899 allo Tsung-Li-Yamen, per iscritto, le richieste italiane che aveva già esposto oralmente a quei ministri cinque giorni prima: cessione della baia di San Mun per stabilirvi una stazione navale e riconoscimento degli interessi esclusivi dell'Italia nella provincia del Ce-Kiang. Il governo cinese si irrigidì: non soltanto le richieste vennero duramente respinte, ma addirittura la nota in cui esse erano formulate fu restituita alla legazione d'Italia con il commento che nell'interesse delle "relazioni finora esistenti di amicizia e di fiducia tra i due Stati" si pregava il ministro d'Italia di riprenderla <sup>(13)</sup>. Ne seguirono urgenti e concitate sollecitazioni del De Martino a Roma, alle quali si associava anche il com. Incoronato, affinché lo sgarbo non fosse tollerato: e quantunque il Canevaro sapesse che l'Italia non aveva al momento nelle acque cinesi che due unità, il *Marco Polo* e l'*Elba*, mentre una terza era in arrivo, ordinò al ministro di ripresentare le richieste sotto forma di ultimatum, alla scadenza del quale la baia di San Mun avrebbe dovuto essere occupata <sup>(14)</sup>.

Il via per questa azione diplomatico-militare fu dato dal ministero con un telegramma partito da Roma l'8 marzo verso mezzogiorno <sup>(15)</sup>. Immediatamente il Canevaro ne diede notizia all'ambasciatore britannico nella capitale italiana, P. Currie, chiedendogli di spiegare al Foreign Office che il governo italiano si era visto costretto a metodi coercitivi per la gravità dell'affronto ricevuto: il Currie se ne mostrò allarmato e dichiarò che Lord Salisbury non avrebbe mai tollerato di essere messo di fronte ad un fatto compiuto; e mostrò un dispaccio del Foreign Office da cui risultava che il ministro britannico a Pechino era stato già sollecitato ad intervenire presso lo Yamen affinché questi desse soddisfazione all'Italia, con la richiesta che la nota respinta venisse nuovamente presentata. Dopo tale colloquio il Canevaro, deluso e preoccupato, spedì al De Martino nel pomeriggio un nuovo telegramma urgente, disponendo che fosse sospesa la consegna dell'ultimatum <sup>(16)</sup>. Purtroppo pare che a Pechino i due messaggi giungessero in ordine inverso a quello di partenza (evidentemente perchè il secondo era stato spedito con urgenza), così che il ministro, a quanto sembra in buona fede, inoltrò l'ultimatum la sera del 10 marzo.

(13) BORSA, cit., cap. V.

(14) *Ibidem*.

(15) Esattamente, con il telegramma n. 563, spedito alle ore 12,30: "Ricevuto suoi tele et tele Incoronato. Autorizzo presentare ultimatum chiedendo che entro quattro giorni Governo cinese accetti in principio la nostra domanda e si dichiari pronto amichevole negoziato per stabilire i particolari" (D.D.I., serie III, vol. III, doc. 181).

(16) Il dispaccio n. 569, trasmesso urgente alle ore 16,20, diceva: "Mio precedente telegramma esprime nostre intenzioni rispetto atteggiamento Governo cinese. Però la prego sospendere consegna ultimatum fino nuova mia istruzione. Accusi ricevuta presente telegramma" (D.D.I., serie III, vol. III, doc. 184).

Intanto l'amm. Canevaro, ricevuta dal De Martino la richiesta conferma del secondo telegramma, si era tranquillizzato, aveva dato assicurazioni all'ambasciatore Currie di aver fatto sospendere la consegna dell'ultimatum ed avviava consultazioni per risolvere la faccenda (17). Ma la mattina dell'11 il Currie e l'ambasciatore tedesco a Roma conte Karl von Wedel si fecero ricevere alla Consulta e mostrarono un dispaccio dell'agenzia Reuter da Pechino, in cui si dava notizia della presentazione dell'ultimatum italiano alla Cina. Il Canevaro smentì recisamente: però la sera stessa ricevette dal De Martino conferma telegrafica dell'avvenuta presentazione. L'ammiraglio reagì immediatamente ed energicamente: senza consultare nè il presidente del Consiglio nè gli altri colleghi del gabinetto, alle 24 (il dispaccio da Pechino era giunto alle 20,50) telegrafò: "Ricevo con indicibile sorpresa il telegramma di Lei che annuncia la avvenuta consegna dell'ultimatum. Il mio secondo telegramma del giorno 8, di cui a mia richiesta Ella segnò ricevuta, Le ingiungeva di sospendere la consegna fino a nuova istruzione. Ci spiegheremo più tardi. Intanto Le ordino in nome di S.M. il Re di ritirare immediatamente l'ultimatum e di consegnare la legazione, compresa la cifra, al collega britannico, al quale pregai Lord Salisbury di tosto telegrafare l'occorrente autorizzazione. Lei ritorni in Italia a rendere conto della sua condotta" (18).

Oggi, il completo esame della documentazione esistente sul malaugurato episodio (19) fornisce una conferma della buona fede del De Martino, il quale peraltro sembra fosse già invisito al Canevaro per taluni discutibili comportamenti nella vita privata. Sta di fatto che la questione di San Mun, incresciosa di per sè ma poi anche ingigantita nella stampa e negli ambienti parlamentari, sollevò la Camera contro il ministero del gen. Pelloux. Questi, senza attendere di essere rovesciato da un voto di sfiducia, di lì a poco preferì dimettersi, per costituire un secondo gabinetto di cui non faceva più parte il Canevaro, sostituito dal suo predecessore Visconti Venosta.

La trattativa per San Mun venne precipitosamente abbandonata, con notevole "perdita della faccia" (20), cui a fatica tentò di rimediare il nuovo

---

(17) Cfr la relativa documentazione in G. BORSA: *La crisi italo-cinese del marzo 1899 nelle carte inedite del ministro Canevaro*, in "Il politico", 1964, n. 4 (dicembre), pp. 622-623, nota 17.

(18) Tel. 621, in AER, P. 86, Cina 1899.

(19) BORSA, *La crisi italo-cinese, ecc.*, cit., pp. 624-638. Vedi anche il carteggio Cina San Mun in AMR, *Carte Canevaro*, cart. 31.

(20) L'amm. Grenet fu l'ultimo a parlare di San Mun, in un rapporto che assomiglia alla favola della volpe e dell'uva: la baia, diceva, che non aveva visitato personalmente ma su cui aveva raccolto ampie informazioni ad Hong-Kong, non possedeva in verità tutti i requisiti necessari per lo scopo a cui si intendeva adibirla, avendo l'accesso aperto ai monsoni, fondali insufficienti per grandi navi, essendo priva di foci di fiumi navigabili ed eccessivamente lontana da grossi centri commerciali.



rappresentante italiano in Cina, Salvago Raggi, il quale aveva già retto la legazione di Pechino prima del De Martino in qualità di incaricato di affari: egli trovò lo Tsung-Li-Yamen soddisfatto e imbaldanzito di esser riuscito ad avere la meglio, una volta tanto, di fronte ad una delle odiate nazioni europee e meno che mai disposto a concedere alcun compenso che mitigasse in qualche misura l'offensivo rifiuto (21). Nelle acque cinesi giunse a maggio con lo *Stromboli* il CA F. Grenet, nominato comandante della divisione navale dell'Estremo Oriente appena istituita e munito di istruzioni redatte prima della conclusione della vicenda di San Mun.

28. — All'arrivo in Cina, l'ammiraglio trovò la situazione radicalmente cambiata, tanto più che le sue istruzioni, per marziali che fossero, specificavano come fosse "lontano dalle intenzioni del R. Governo l'avviarsi ad una politica di avventure coloniali o di conquiste territoriali" e gli raccomandavano "la condotta più prudente verso il Governo cinese". Le unità poste agli ordini del Grenet furono, oltre lo *Stromboli*, i due incrociatori *Elba* e *Marco Polo* che si trovavano già sul posto: in seguito, per periodi più o meno lunghi, l'*Etna*, il *Piemonte* e la nave-scuola *Amerigo Vespucci*. Quando, alla fine del 1899, quest'ultima rimpatriò con l'*Etna*, il *Piemonte*, lo *Stromboli* e il *Marco Polo*, arrivarono per sostituirle nel mar della Cina il *Carlo Alberto* e il *Liguria*.

L'andirivieni di queste navi da guerra italiane, per quanto fosse contenuto nel tempo e non desse mai luogo a tensioni con le forze cinesi, non poteva non destare una certa preoccupazione nello Tsung-Li-Yamen che pure aveva ben altri motivi, interni ed esterni, di allarme (22). Era già in atto allora, infatti, una generale agitazione che segnava l'inizio dell'episodio

---

(21) M. VALLI: *Gli avvenimenti in Cina del 1900 e l'azione della R. Marina*, Milano, 1905, pag. 117: "Questo linguaggio, ed in generale il contegno del Governo Imperiale, a riguardo dell'Italia, compromise grandemente il prestigio degli Italiani, non perchè le minacce avessero una qualche importanza, ma solo perchè esse erano possibili, mentre, da anni, i sudditi di tutte le Potenze straniere erano abituati a veder la Cina piegarsi alla volontà dei loro Governi. E cominciò, dopo San Mun, un triste periodo per noi in Estremo Oriente: periodo che ebbe termine soltanto nel '900, con l'intervento armato dell'Italia nell'azione collettiva delle Potenze".

(22) Scriveva un giornale di Tien-Tsin nel dicembre 1899: "Corre voce che l'ammiraglio Yen, comandante della flotta cinese del Nord, quando negli scorsi giorni le navi da guerra italiane facevano crociera nelle acque settentrionali, abbia temuto di attirarsi un rimprovero per non aver approfittato dell'ottima occasione per aggredirle. Sembra quindi che abbia telegrafato a Pechino per sapere come regolarsi. Lo Tsung-Li-Yamen avrebbe immediatamente discusso la questione insieme col Gran Consiglio e all'ammiraglio Yen sarebbe stata inviata questa risposta. Nel caso che le navi italiane dirigessero verso un punto importante della costa, converrebbe certamente aprire il fuoco contro di esse. Bisognerebbe però avere somma cura di conservare incolumi le nostre navi ed i cannoni: non converrebbe quindi aggredire all'impazzata e rischiare con leggerezza tutto in un colpo" (LEVA, cit., II, p. 415).

cruciale dello scorcio del secolo, noto con il nome della maggiore delle società segrete che fomentavano la xenofobia: quella dei boxers (23). Cresceva di giorno in giorno il fermento contro gli "Yang-Kuei-Tsen", i diavoli stranieri, e per riflesso contro i Cinesi convertiti al cristianesimo: contro i primi i tumulti si esaurivano per lo più in insulti e soltanto qualche volta la folla si abbandonava ad atti ostili, ma i convertiti correvano spesso pericolo di vita.

Fino al febbraio 1900 le navi italiane presenti in Cina si limitarono a collaborare con le unità delle altre Potenze nell'attività di protezione delle persone e degli interessi europei nei luoghi dove la minaccia appariva maggiore. Proprio quando le manifestazioni ostili si andavano moltiplicando - a un anno esatto dalle trattative per San Mun - il ministro Salvago Raggi chiedeva a Roma che le nostre navi da guerra partecipassero ad una dimostrazione collettiva delle flotte delle Potenze (24): il ministero degli Esteri italiano dispose invece il rimpatrio del *Carlo Alberto*, così che rimanevano nelle acque cinesi, andando incontro a giorni che si preannunciavano molto oscuri, soltanto l'*Elba* e il *Calabria* richiamato precipitosamente dall'America. Con il *Carlo Alberto* rimpatriò anche l'amm. Grenet e all'arrivo della nave a Napoli la divisione navale dell'Estremo Oriente venne sciolta: provvedimento tanto più inopportuno, in quanto proprio allora gli sviluppi della situazione in Cina stavano per richiamare in quei mari il più gran numero di navi da guerra di ogni Stato, unitamente a cospicue forze di occupazione pronte per l'impiego: pertanto si dovette, non molto dopo, ricostituire la divisione, che prese il nome di forza navale oceanica e fu posta al comando del CA C. Candiani.

Tra marzo e maggio 1900 la situazione precipitò e i boxers insorsero apertamente contro lo Tsung-Li-Yamen che secondo loro non agiva abbastanza energicamente contro i diavoli stranieri; il 20 aprile avvennero

---

(23) La società segreta dei boxers, la più potente tra quelle che sorsero alla fine del XIX secolo, nacque nello Shang-Tung per opera dell'ex governatore Li-Ping-Heng e, sotto la copertura di società ginnastica a scopo pedagogico-patriottico, diffuse l'odio contro i barbari d'Occidente, in uno strano miscuglio di addestramento militare e di misteriosi riti, che dovevano dare agli adepti l'immunità contro le armi da fuoco dei diavoli stranieri. Diffusasi rapidamente anche nel Ci-Li, la setta cominciò nel maggio 1899 i suoi atti di violenza contro i convertiti, le missioni, poi gradatamente anche contro le ferrovie e le linee telegrafiche, segni esteriori di un progresso che i boxers ripudiavano. Nella primavera del 1900 il movimento dilagò in aperta rivolta. I boxers erano divisi in gruppi tattici di 500 uomini che dormivano e consumavano i pasti in comune; si riconoscevano dai vestiti azzurri con fasce rosse alla testa, alla cintura, ai polsi e alle caviglie. Erano muniti di armi antiche e di scarso valore bellico: ma la loro arma migliore era il fanatismo.

(24) In data 9 marzo 1900 il ministro spediva il seguente telegramma a Roma: "Agitazione contro i missionari accenna aumentare. Unanimente giudichiamo che, qualora la situazione non migliori, sarebbe opportuna una dimostrazione, con le navi delle cinque Potenze interessate, nel Pe-Ci-Li" (VALLI, cit., p. 210).

massacri di convertiti a Pao-Ting-Fu, non lontano da Pechino, e cominciò un tragico esodo degli europei da quella località; altre stragi si verificarono nel mese di maggio (25).

Alla fine del mese, avendo i diplomatici delle Potenze convocato le rispettive forze navali a Ta-Ku, il porto più vicino a Pechino, il Salvago Raggi, senza perdere tempo ad attendere istruzioni da Roma, fece altrettanto (26) ed ordinò al CF G. Casella, succeduto al Cecconi nel comando dell'*Elba*, di portarsi con la sua nave a Ta-Ku (da Ce-Fu dove si trovava alla fonda) e di preparare lo sbarco di un distaccamento da inviare a Pechino per la difesa delle legazioni, insieme ai contingenti delle altre navi da guerra europee. L'*Elba* giunse il 30 e il comand. Casella, d'accordo con i comandanti delle unità russe e francesi presenti nella baia, fornì un distaccamento di 39 uomini agli ordini del TV F. Paolini e del STV A. Olivieri, che iniziò, insieme alle altre forze europee, la marcia verso Pechino, dove la colonna arrivò l'indomani. Il 1° giugno entrò nel golfo di Ta-Ku l'altra unità italiana, il *Calabria* e il Casella, come ufficiale più anziano, assunse le funzioni di comandante superiore. Frattanto altre navi da guerra delle Potenze continuavano ad arrivare e il 5 giugno, dietro pressanti sollecitazioni del ministro Salvago Raggi ("Situazione peggiorata. Oggi ferrovia interrotta presso Pechino, sembra sarà riattivata domattina. Tentate far venire distaccamento *Calabria*"), il secondo incrociatore mise a terra un altro contingente di 39 uomini, al comando del TV G. Sirianni e del STV vasc. C. Premoli, che, unitamente a un drappello francese, riuscirono a raggiungere Tien-Tsin ma non poterono proseguire, restando bloccati da ingenti masse di boxers.

A Pechino, l'arrivo dei marinai europei schieratisi a difesa del quartiere delle legazioni esercitò all'inizio profonda impressione sui cinesi così da riportare la calma nella città: ma non durò a lungo. La Corte imperiale e lo Tsung-Li-Yamen si trovarono in difficoltà, divisi tra il timore dei diavoli stranieri e quello dei ribelli boxers, contro i quali non si aveva nè la voglia nè la capacità di reagire energicamente.

---

(25) I massacri di convertiti aumentarono alla fine di maggio ed ai primi di giugno cominciarono ad essere uccisi anche gli europei. Altre stragi avvennero a Pao-Ting-Fu, furono perseguitati i vescovi italiani e cinesi; tra le monache assassinate, ve ne erano due italiane. Il VALLI (cit., p. 254) calcola che il totale dei religiosi europei uccisi ammontasse a 242, di cui 60 donne e 61 bambini, e che il numero dei convertiti che erano rimasti vittime dei boxers nella sola zona di Pechino superasse i 10.000.

(26) Lo stesso giorno in cui impartì l'ordine alle navi, il Salvago Raggi comunicò a Roma: "Pechino 28 maggio 1900 - Le Legazioni di Francia, Germania, Russia e Inghilterra chiamarono le loro navi a Ta-Ku per sbarcare distaccamenti. Faccio altrettanto, senza aspettare istruzioni precise, perchè si suppone imminente la rottura del telegrafo. È probabile che non potrò dare ulteriori notizie per qualche tempo" (*ibidem*, p. 215).

Il 1° giugno gli attacchi ricominciarono: venne distrutta la chiesa cattolica, uccisi due missionari inglesi, sterminati altri europei che tentavano di fuggire a Tien-Tsin ed altri ancora provenienti da Pao-Ting-Fu, del quale ultimo gruppo facevano parte anche due italiani. Si andò avanti così per una settimana, tra proditori assalti e proteste diplomatiche, finchè, il 10, prevalso allo Yamen il partito reazionario, vennero deposti i ministri meno xenofobi e sostituiti con elementi tra i più fanatici.

Al VA britannico Seymour, ufficiale più elevato in grado tra quelli a bordo delle navi di Ta-Ku (27), giunse il 9 giugno, sulla *Centurion*, un disperato appello della legazione inglese a Pechino: "La situazione è estremamente grave: se non si provvede ad avanzare immediatamente su Pechino, sarà troppo tardi". In seguito a tale dispaccio, l'amm. Seymour, con il consenso di tutti, decise di radunare a terra tutti gli uomini disponibili sulla squadra internazionale e di condurli egli stesso verso la capitale cinese. Le unità italiane riuscirono a mettere insieme un terzo drappello di 20 marinai con il STV E. Carlotto. La colonna Seymour partì subito e raggiunse in giornata Tien-Tsin: qui il distaccamento Sirianni si aggregò alla colonna e i 20 uomini con Carlotto restarono a far parte del presidio di quella città.

Il 16 giugno l'amm. russo Hiltbrandt, imbarcato sull'incrociatore *Rossia* che dopo la partenza di Seymour era rimasto l'ufficiale più anziano della flotta internazionale (28), riunì di nuovo i comandanti superiori delle singole nazioni: in considerazione del fatto che forze regolari cinesi erano state viste mentre si accingevano a sbarrare la foce del fiume Pei-Ho, ciò che avrebbe impedito ogni movimento alle unità ancorate nella baia, e che altre truppe imperiali avevano occupato la ferrovia per Pechino, la

---

(27) Tre giorni prima l'amm. Seymour aveva invitato i comandanti superiori delle forze navali presenti nella baia a studiare insieme i provvedimenti che si potevano prendere di comune accordo per far fronte alle circostanze che apparivano sempre più gravi: "In vista della gravità della situazione a Pechino e nelle sue vicinanze, ed essendo probabile che le comunicazioni siano interrotte dai boxers fra la capitale e Tien-Tsin, lasciando i nostri isolati nell'impossibilità di comunicare con i propri governi e con noi, sembra opportuno che tutti i comandanti delle forze navali presenti... si riuniscano per studiare insieme la situazione. Come il più anziano fra tutti, ho l'onore di avanzare queste proposte..." premesso che le navi erano chiamate ad una missione di difesa, a proteggere cioè le vite e le proprietà dei connazionali, che non si trattava cioè di operare contro il governo cinese, bensì di agire contro i boxers ribelli, assistendo anzi il governo cinese stesso per ristabilire l'ordine, ovvero provvedendo senza il suo concorso se esso si fosse dimostrato incapace, ogni operazione avrebbe dovuto essere compiuta con il consenso dei rispettivi capi di legazione, o anche di propria iniziativa dai comandanti superiori se le comunicazioni fossero state realmente interrotte e non vi fosse tempo e modo di chiedere istruzioni ai rispettivi governi. Erano già a terra 830 uomini delle navi (di cui 80 italiani) e si poteva contare, al momento, sull'impiego di altri 950: le due unità italiane, però, non avrebbero potuto darne che una ventina, tenendo conto del numero dei fucili, della consistenza degli equipaggi e della possibilità di dover eseguire altri sbarchi in altre località (LEVA, cit., pp. 427-428).

(28) Vi erano ormai nella baia di Ta-Ku più di una quarantina di navi da guerra: 7 unità britanniche, 16 russe, 6 francesi, 6 tedesche, 2 americane, 3 giapponesi, 2 italiane ed una austro-ungarica (M. VALLI, cit., p. 293).

riunione decise di chiedere con un ultimatum la consegna dei forti cinesi entro le ore 2 del giorno 17. Sei cannoniere (una inglese, una tedesca, una francese e tre russe) presero a bordo la forza di sbarco che doveva prendere parte alle operazioni contro i forti. Avendo i cinesi aperto il fuoco sulle cannoniere che avevano appena sbarcato i distaccamenti europei, tutte le navi nella baia (29) iniziarono il bombardamento delle fortificazioni, che vennero ben presto distrutte o smantellate e quindi occupate. A questa operazione prese parte un drappello di 24 uomini dell'*Elba* e del *Calabria*, comandato dal TV G. B. Tanca, che non lamentò alcuna perdita. Ma purtroppo due giorni più tardi a Tien-Tsin, combattendo contro gli assalitori boxers, cadde ferito mortalmente il STV Carlotto, alla cui memoria venne poi concessa la medaglia d'oro al valor militare.

Nel frattempo la colonna Seymour, avendo trovato la linea ferroviaria interrotta alla stazione di Lang-Fang, a una quarantina di chilometri da Pechino, aveva tentato invano di proseguire a piedi verso la capitale, essendone stata impedita da grandi orde di boxers, che minacciavano di accerchiare e sopraffare i 2.000 uomini della colonna. Dalle legazioni assediata giungevano all'ammiraglio inglese disperate richieste di aiuto, mentre alle spalle, in lontananza, i soccorritori udivano tuonare ininterrottamente i cannoni a Tien-Tsin e scorgevano le fiamme e il fumo degli incendi. Non vedendo il modo di avanzare nè di retrocedere, quando, il 19 giugno, giunsero contemporaneamente, da Ta-Ku la notizia della presa dei forti e da Pechino quella dell'intimazione del governo cinese alle Potenze di sgomberare le legazioni, il Seymour decise di aprirsi la via della ritirata su Tien-Tsin: operazione che condusse a termine in otto giorni di continui combattimenti che furono necessari per coprire i 70 km di distanza. Del distaccamento Siriani che faceva parte della colonna Seymour caddero combattendo il sottocapo V. Rossi, anch'egli poi decorato di medaglia d'oro alla memoria, il trombettiere O. Painelli, il cannoniere scelto F. Basso e i comuni A. Autuori e C. Sandroni, tutti del *Calabria*.

Il 21 giugno lo Tsung-Li-Yamen, ormai dominato dalla fazione xenofoba, dichiarava la guerra alle Potenze: si inaspriva pertanto a Pechino l'assedio delle legazioni, assaltate contemporaneamente dalle bande dei boxers e dalle truppe imperiali. Essendo intanto arrivati a Ta-Ku nuovi reparti da sbarco e contingenti di truppe terrestri degli Stati che, avendo colonie in Asia, erano stati in grado di inviare celermente soccorsi, si poté alleggerire la pressione nemica su Tien-Tsin e quindi liberare le concessioni europee circondate dai boxers e dai reparti regolari. Nell'ultima decade di giugno il

---

(29) Eccetto le unità statunitensi, che non presero parte all'azione contro i forti.

comandante britannico Craddock fu messo a capo di un corpo di spedizione che marciò su Pechino: ne facevano parte anche i marinai reduci della colonna Seymour e il distaccamento Tanca che aveva partecipato all'occupazione dei forti (30).

Il corpo venne diviso in due colonne, che dovevano risalire dai due lati il corso del Pei-Ho: sulla riva destra del fiume il grosso (12.700 uomini, tra inglesi, americani e giapponesi) e sulla sinistra un contingente minore (russi, francesi, tedeschi e italiani, per complessivi 5.000 uomini). In nove giorni di marcia e di combattimenti continui, il corpo di soccorso raggiunse Pechino nella notte tra il 13 e il 14 agosto e all'alba prese d'assalto le mura irrompendo nella città mentre la Corte imperiale e il governo fuggivano dal lato opposto verso Sing-Han-Fu.

Tra gli europei liberati nella città tartara erano anche il ministro Salva-gio Raggi con il personale della legazione italiana e il drappello dei marinai dell'*Elba*, che si era battuto eroicamente durante l'assedio: il comandante, TV Paolini, rimasto gravemente ferito, fu decorato di medaglia d'oro al valor militare, come pure il STV A. Olivieri, che aveva sostenuto un assedio non meno grave al Pe-Tang, missione cattolica e chiesa cattedrale di Pechino, dove 3.500 convertiti con 40 religiosi francesi si erano asserragliati sotto la protezione di un drappello di marinai (30 francesi e 11 italiani) ed avevano resistito ad attacchi altrettanto micidiali di quelli sferrati contro le legazioni (31).

Fu soltanto a metà agosto che cominciarono ad arrivare a Ta-Ku le unità della forza navale oceanica dell'amm. Candiani: giunsero alla spicciolata poichè, data l'urgenza della situazione, erano state fatte partire

---

(30) Per non lasciare sguarnita la parte dei forti affidata agli Italiani, il comandante Cassella sbarcò altri dieci uomini al comando del guardiam. E. Minisini: con questa nuova diminuzione l'equipaggio dei due incrociatori si riduceva ad un minimo appena sufficiente per navigare a velocità economica.

(31) La motivazione della medaglia d'oro concessa al TV Paolini diceva: "per avvedutezza, coraggio e sangue freddo dimostrati durante la difesa delle legazioni a Pechino, rimanendo ferito il 1° luglio 1900, mentre alla testa dei suoi uomini si lanciava all'assalto di una barricata, sotto la cui protezione un pezzo nemico cagionava gravi danni"; quella del STV Olivieri: "per avvedutezza, coraggio e sangue freddo dimostrati durante la difesa delle missioni cristiane al Pe-Tang (Pechino). Alla testa dei suoi marinai costrinse a sloggiare due cannoni nemici che tiravano contro le improvvisate difese, salvando la parte nord del Pe-Tang (24 giugno 1900). Rimase inoltre sepolto, per circa 40 minuti, sotto le macerie prodotte dallo scoppio di una mina, che cagionò la morte di cinque marinai italiani e di più di cento cristiani cinesi ricoverati nella missione". Oltre il STV Carlotta e i cinque uomini del distaccamento Sirianni, di cui si è già detto, caddero in Cina: al Pe-Tang il capo cann. P. Marielli, i cann. A. Roselli, L. Fanciulli, D. Piacenza e i comuni G. Colombo e V. Danese; e nella legazione il capo cann. A. Milani, i cann. G. Marsili, F. Manfron, F. Melluso e F. Zolla, e i marinai L. Mazza e G. Boscarin: in tutto 19 uomini, le cui salme vennero riunite nel cimitero internazionale di Pechino, all'angolo sud-est della città tartara, insieme con quelle dei marinai e soldati deceduti per malattia e per incidenti durante la campagna. V. anche altri docc. in AMR, 172 (rapporti R.N. *Elba e Calabria*), 2.385 e 2.386.



dall'Italia isolatamente, a mano a mano che venivano approntate. La prima fu il *Fieramosca*, su cui l'ammiraglio aveva alzato la sua insegna; una settimana più tardi arrivò il *Vettor Pisani*; alla fine del mese lo *Stromboli*, scortando i tre piroscafi *Giava*, *Singapore* e *Marco Minghetti*, che trasportavano le truppe terrestri destinate a formare il corpo di spedizione italiano per le operazioni che si sarebbero svolte nell'autunno: circa 2.000 uomini (un battaglione di fanteria ed uno di bersaglieri) agli ordini del col. V. Garioni. L'ultima nave della forza oceanica, il *Vesuvio*, costretta ad una lunga sosta a Singapore per una grave avaria all'apparato motore, non si presentò a Ta-Ku che alla fine di ottobre.

Appena ancorato nella baia, il *Fieramosca* mise a terra due compagnie da sbarco, al comando dell'ufficiale in 2<sup>a</sup>, CC E. Manusardi: questo contingente, con un trasferimento assai arduo, parte in treno, parte in giunche sul Pei-Ho, parte marciando penosamente lungo le sponde del fiume su un terreno inondato e quasi impraticabile, raggiunse Pechino, non in tempo ormai per partecipare alla liberazione delle legazioni, ma in tempo almeno per unirsi, il 28 agosto, all'ingresso trionfale delle truppe internazionali nella città proibita.

A partire da questo momento, le truppe terrestri delle Potenze prevalsero numericamente in misura assai rilevante sui contingenti della Marina nel condurre le operazioni contro i soldati regolari e le superstiti bande dei boxers. Per quanto concerne l'Italia, la Marina, oltre a fornire la guardia alla legazione (un battaglione), provvide ad organizzare i servizi logistici per assicurare ai reparti dell'esercito (32) il vettovagliamento e i rifornimenti necessari: tale organizzazione funzionò tanto bene che, nonostante la rigida economia praticata dal governo di Roma nelle spese per la campagna di Cina, marinai e soldati non ebbero a soffrire privazioni e andarono indenni da affezioni a carattere epidemico da cui furono afflitti i militari di altre nazioni.

29. — Le operazioni delle forze armate internazionali (33), riunite sotto il comando del feldmaresciallo tedesco von Waldersee, si protrassero sino ad oltre la metà del 1901, quando con il trattato di Pechino venne

---

(32) Questi, alla fine di agosto, portarono il totale degli uomini a terra a 26 ufficiali e 552 uomini, su un totale di 53.913 combattenti delle truppe internazionali (poco più dell'1%), mentre erano stati fino ad allora appena un centinaio su diverse migliaia; una settimana più tardi, con i nuovi sbarchi, essi giunsero ad essere 96 ufficiali e 2.445 uomini su un totale di 65.610 (circa 4%).

(33) Sullo svolgimento delle operazioni, oltre la cit. opera del VALLI, si vedano anche: G. DE LUIGI: *La Cina contemporanea*, Milano, 1912, pp. 114 e segg.; F. LAMPERTICO: *Il protettorato in Oriente*, Torino, 1913; A. TOSTI: *La spedizione italiana in Cina (1900-1901)*, Roma, 1926; G. FACCI: *La Cina, l'interesse delle maggiori potenze e l'Italia*, in "Nuova Antologia", luglio 1929, pp. 116 e segg.; E. DRIAULT: *La question d'Extrême Orient*, Paris, 1932, pp. 318 e segg.. Per maggiori particolari circa l'apporto della Marina alle operazioni, cfr *L'opera della Marina Italiana in Cina*, a cura dell'Ufficio Storico della Marina Militare, Firenze, 1935.

posta fine alle ostilità (7 settembre). L'Italia, per la sua partecipazione alle azioni militari delle Potenze, ottenne finalmente una sua concessione a Tien-Tsin: 46 kmq con 17.000 abitanti, tra la concessione russa e l'austriaca, con un fronte di 900 m sulla riva sinistra del fiume Pei-Ho (34).

Nel dicembre 1901, al Candiani successe nel comando della forza navale oceanica il CA C. Palumbo, ed anche le unità vennero quasi tutte sostituite: rimpatriarono il *Vettor Pisani*, il *Fieramosca* e l'*Elba* (il *Calabria* era già ripartito in primavera) e giunsero al loro posto il *Marco Polo*, il *Puglia* proveniente dall'America e il *Lombardia*, ritornato all'estero per la prima volta dopo la dolorosa epidemia che ne aveva decimato l'equipaggio in Brasile nel 1896. Queste navi si unirono al *Vesuvio* che sarebbe rimasto in Estremo Oriente fino al marzo dell'anno successivo; nell'autunno seguente ritornò in Italia il *Puglia*. All'inizio del 1903 l'amm. Palumbo ricevette l'ordine di rimpatriare con il *Marco Polo*, lasciando nelle acque cinesi il solo *Lombardia*, che però dopo non molto venne raggiunto dal *Calabria* e dal *Piemonte*. Il 15 luglio di quell'anno arrivò il *Vettor Pisani* su cui alzava l'insegna il CA C. Mirabello, nuovo comandante della stazione navale; dieci giorni più tardi, rimpatriò il *Lombardia*.

Negli anni successivi, tornati ormai in patria quasi tutti i soldati e i marinai che avevano partecipato alla campagna internazionale, e mentre la guerra russo-giapponese sconvolgeva nuovamente e in maniera anche più grave la situazione politico-militare dell'Estremo Oriente, si alternarono nelle acque cinesi varie unità: l'*Elba*, che, come si è detto, fu presente all'azione navale del 9 febbraio 1904, a Chemulpo in Corea, e il *Puglia*; in seguito, le navi già note in quei mari *Marco Polo*, *Vesuvio*, *Calabria* e di nuovo il *Marco Polo*. Soste più o meno lunghe nelle acque della Cina effettuarono anche il *Liguria*, il *Calabria* e il *Puglia* nei loro viaggi di circumnavigazione.

Molte unità e diversi comandanti si succedettero così nella stazione del mar Giallo lungo il ventennio che precedette la prima guerra mondiale: ma più di ogni altra nave da guerra tennero alto il nome dell'Italia quei due piccoli incrociatori, l'*Elba* e il *Calabria*, che vi si trovarono nei mesi cruciali dell'estate 1900. I loro ufficiali e marinai, in un paese sconosciuto e senza

(34) Era la più piccola delle concessioni europee a Tien-Tsin e per un decennio il governo italiano non se ne curò, non fece prosciugare i vasti tratti paludosi nè vi costruì alcun edificio, salvo una casermetta per gli otto carabinieri e il maresciallo che vi rappresentavano l'Italia. Soltanto a partire dal 1912 vi fu apportato qualche miglioramento e le costruzioni cominciarono a svilupparsi: lavori che furono eseguiti principalmente per opera della Marina (v. CIA-SCA, cit., pp. 466-468; V. FILETI: *La concessione italiana di Tien-Tsin*, Genova, 1921; G. E. PISTOLESE: *L'extraterritorialità in Cina*, in "Rassegna italiana", novembre 1930).

poter contare su un affermato prestigio di bandiera nè su conoscenze e rapporti precostituiti, ma sfruttando al massimo sia le scarse disponibilità, sia l'intelligenza, l'operosità e lo spirito di sacrificio degli uomini, presero parte attiva, oltre che alle operazioni militari, a tutti quei gravosi servizi di vetovagliamento e di rifornimento ai quali la flotta internazionale era chiamata <sup>(35)</sup>, durando anche più fatica degli altri a provvedere tempestivamente al carbone ed ai diversi materiali che occorreivano in modo da esser pronti per qualsiasi evenienza: in una parola, gli Stati Maggiori e gli equipaggi delle due piccole navi seppero continuare la tradizione della marina italiana, di ottenere grandi risultati con pochi mezzi, e nello stesso tempo, in circostanze particolarmente pericolose e difficili, si batterono con valore, conquistando il rispetto e l'ammirazione delle altre marine le cui unità erano numerose in quelle acque <sup>(36)</sup>.

---

(35) Vale la pena, ad esempio, di riportare quanto scriveva a questo proposito il VALLI: "*Elba e Calabria*, con gli equipaggi diminuiti per gli sbarchi, senza altri mezzi di trasporto che le piccole imbarcazioni di bordo inadatte ad una traversata così lunga (dal luogo di fonda fino a terra a Ta-Ku), con mare quasi sempre agitato, dovettero fare uno sforzo per mantenere contatto con la terra e avviare verso Tien-Tsin il materiale che veniva di continuo richiesto. Gli altri si trovavano in condizioni molto migliori, e non soltanto per ragioni di numero, ma perchè avevano per così dire un piede a terra nel paese già da molto tempo... Rimorchiatori, pontoni e giunche furono naturalmente noleggiati e requisiti in blocco da quelli che conoscevano gli armatori e i negozianti e che avevano vaste relazioni tra gli stessi indigeni. Le navi italiane, interrotte le relazioni con Pechino, rimasero a trarsi d'impaccio da sole. L'agente consolare di Tien-Tsin, suddito e commerciante tedesco, non valeva naturalmente un console nazionale e, malgrado l'ottima volontà dimostrata, non poteva dimenticare per un titolo onorifico i suoi molti interessi particolari. Egli fece quel che poté alloggiando i nostri marinai e questi, dal canto loro, protessero la sua casa e i suoi magazzini durante i più grandi disordini. Ma a Tong-Ku, dove avveniva il movimento più importante dei galleggianti, non v'era neppure un italiano. Il comandante Casella dovette provvedere con i suoi giovani ufficiali che andavano su e giù, tra la rada e il fiume, colle lance di bordo, impiegando quasi una giornata per ogni viaggio. Pure egli riuscì a mantenersi di continuo al corrente di quanto succedeva a terra... coadiuvato dagli ufficiali sbarcati che, secondo gli ordini suoi, non lasciavano sfuggire occasione di mandare notizie alle navi".

(36) Per altre notizie sulla presenza navale italiana in Cina tra il 1900 e il 1907, cfr anche AMR, 2385, 5 e 2386, 1.



## CAPITOLO VII

IL XX SECOLO: SVOLTE POLITICHE E  
PROBLEMI NAVALI

30. La prima convenzione navale della Triplice. — 31. Un'alleanza meno compatta. — 32. Uno studio inglese del settembre 1906: "Guerra con la Germania". — 33. Preoccupazioni ad est. — 34. L'Adriatico in primo piano. — 35. Contraddizioni ed ambizioni.

30. — Si è già avuto occasione di ricordare come il Canevaro, scrivendo da ministro degli Esteri all'ambasciatore d'Italia a Vienna nel 1899, esprimesse le proprie preoccupazioni sullo stato e la consistenza della flotta. Esse erano tali da indurre la convinzione - nei tecnici e nel ministro - che non si potesse accedere a proposte di disarmo navale, se prima non si fosse raggiunto un livello di maggiore tranquillità sul potere navale italiano. Queste preoccupazioni non nascevano da una miope visione corporativa del problema - come qualcuno potrebbe pensare di fronte alla diversa valutazione data per le forze di terra e di mare in preparazione alla conferenza per il disarmo dell'Aja: esercito sì, Marina no - ma discendevano piuttosto dal confronto tra le possibilità reali delle forze navali italiane e le esigenze che la congiuntura internazionale proponeva alla politica dello Stato. Esigenze complesse e contraddittorie, pur senza essere drammatiche, tali da far ritenere che non fosse possibile, "senza grave danno" (1), accettare l'arresto dei programmi di costruzione ed una sorta di *stand still* per la Marina.

Nè la prima convenzione navale della Triplice poteva essere considerata risolutiva, rispetto ai problemi marittimi dell'Italia. Essa statuiva - come noto (2) - che le forze navali dell'alleanza avrebbero dovuto operare, di norma, separatamente su diversi teatri marittimi, di cui ciascuna avrebbe portato la responsabilità primaria. La zona d'operazioni italiana comprendeva il Mediterraneo dallo stretto di Gibilterra sino alla linea Capo S. Maria di Leuca - Ras el Tin, vale a dire tutto il fronte occidentale aperto alla minaccia francese, mentre la zona d'operazioni austriaca si fermava all'uscita dall'Adriatico; il resto del Mediterraneo restava di pertinenza di entrambi gli alleati. Inoltre, nell'interesse della difesa delle coste adriatiche italiane,

(1) Canevaro a Nigra, da Roma, 3 maggio 1899, AMR, *Carte Canevaro*, busta 32.

(2) GABRIELE, *Le convenzioni navali, ecc.*, cit., pp. 256-84. Il testo dell'accordo in appendice VIII, pp. 490-94.

“saranno al più presto possibile messi a disposizione della marina austro-ungarica gli elementi navali italiani combattenti destinati alla difesa di dette coste che al principio delle ostilità si troveranno nell'Adriatico”.

Certo, la convenzione navale segnava un momento nuovo nell'auspicata collaborazione marittima tra le potenze della Triplice, in quanto si definivano di comune accordo aree di impegno primario per ciascuna flotta e si sanciva in qualche modo il principio della cooperazione. Per l'Italia, poi, l'accordo pareva garantire un accorciamento sostanziale della frontiera marittima da difendere, con l'estensione a tutto l'Adriatico dell'impegno austro-ungarico.

Tuttavia l'intesa raggiunta era ben lungi da garantire un assetto tranquillo alla situazione navale italiana. E non solo perchè permaneva pesante, sullo scacchiere occidentale del Mediterraneo, lo squilibrio a favore della marina francese, pericolosamente affacciata alle porte del Tirreno. Dall'altra parte, ad est, la pressione austro-ungarica sull'Adriatico e sui Balcani dava luogo ad altre preoccupazioni di natura politica e militare, che non potevano non avere implicazioni preoccupanti.

La crisi armeno-cretese del 1897 aveva visto a Vienna manifestarsi due diverse tendenze circa il modo con cui gestire la congiuntura internazionale. La prima, che faceva capo al ministro degli Esteri Goluchowski, era favorevole al mantenimento dello *status quo*, e questo significava che la Russia non avrebbe dovuto avere gli Stretti e l'Austria-Ungheria si sarebbe dovuta fermare ai traguardi già raggiunti nella penisola balcanica. La seconda, sostenuta dai circoli militari, era disposta a concedere ai Russi il controllo degli Stretti in cambio di un'avanzata austro-ungarica verso il canale d'Otranto, dell'annessione della Bosnia, dell'Erzegovina e del Sangiaccato di Novi Pazar. È evidente che questa seconda linea avrebbe leso a fondo gli interessi italiani in Adriatico e nei Balcani, per i quali la sola copertura possibile appariva - nella debolezza militare ed economica da cui era afflitto il paese - il mantenimento dello *status quo*.

Colloqui austro-russi portarono ad una generale conferma dello *status quo*, sebbene a Vienna la linea espansionistica andasse guadagnando terreno (3). Il Goluchowski poté quindi smentire a di Rudini ed a Visconti Venosta, nell'incontro di Milano del 6 e 7 novembre 1897, la “leggenda” delle aspirazioni austriache sull'Albania e su Salonicco, accompagnando però la smentita con la minacciosa affermazione che a Vienna si era “allo stesso

(3) Cfr P. PASTORELLI, *Albania e Tripoli nella politica estera italiana durante la crisi d'Oriente del 1897*, in “*Rivista di studi politici internazionali*”, XXVIII, 1961, n. 3, pp. 370-410 e 420-21.



modo decisi a non permettere che una qualsiasi altra Potenza vi si possa stabilire" (4). L'Albania in particolare e l'Adriatico in generale si ponevano sempre più come elementi di diffidenza e di discordia tra i due alleati triplicisti.

Nella stessa direzione venivano a svilupparsi altri avvenimenti: il miglioramento dei rapporti italo-francesi ed una certa ripresa dell'irredentismo. Dopo l'accordo sulla Tunisia del settembre 1896 (5), Roma e Parigi pervenivano il 16 dicembre 1900 ad un'intesa segreta sulla Tripolitania, che dava finalmente spazio alle annose aspirazioni italiane verso il controllo di una parte della costa africana del Mediterraneo, e il 30 giugno 1902 ad una reciproca assicurazione di neutralità. A Trieste i nazionalisti liberali italiani vincevano le elezioni del 1897 e negli anni seguenti si riacutizzarono i contrasti, sfociando in episodi di ostilità e di tensione (6).

31. — All'inizio del nuovo secolo, la Triplice alleanza appariva certamente meno compatta che nel passato. Alla convenzione navale del 1900 si sarebbe opposta, di lì a qualche anno, la "missione di pace" della seconda divisione francese del Mediterraneo nei porti italiani (7). Ma, soprattutto,

---

(4) E infatti Visconti Venosta, "parlando dell'Albania, disse che Italia ed Austria avevano avuto l'occasione di discutere i loro comuni interessi sulle coste turche dell'Adriatico, e si erano trovate d'accordo che quegli interessi avrebbero avuto la migliore protezione col mantenimento dello *status quo*", Currie a Lansdowne, Roma n. 197 del 19 dicembre 1900, P.R.O., F.O., 170, 555, cui è allegato anche il testo in francese delle dichiarazioni di Visconti Venosta sulla politica estera, riportati da "L'Italia" del 19 dicembre.

(5) Vedi, per i commenti di un diplomatico di potenza terza, il rapporto confidenziale di Edwards a Salisbury n. 209 del 7 ottobre 1896 da Roma, in P.R.O., F.O., 170, 502. In esso, dopo aver dato conto dei termini del trattato e dell'avvio ad una riconciliazione italo-francese, Edwards concludeva che l'evento poteva non porsi in senso favorevole all'alleanza che legava l'Italia, e che l'azione della Francia in occasione del trattato di Tunisi aveva fatto diminuire molto l'antipatia verso di essa, facendo probabilmente sorgere nei politici italiani degli interrogativi sulla bontà della linea seguita nel passato: poteva darsi che la politica migliore fosse invece quella dell'approccio diretto con Parigi e di relazioni migliori con la Francia. Naturalmente i concetti erano - in buon linguaggio diplomatico - molto più sfumati, ma questo sembra essere il senso delle caute frasi del rapporto.

(6) Nel 1898 il consiglio comunale rifiutò di dare al Corso il nome dell'imperatore Francesco Giuseppe; in occasione dell'assassinio dell'imperatrice Elisabetta d'Austria - pugnalata a Ginevra, nel 1898, dall'anarchico italiano Luigi Luccheni - scoppiarono incidenti a causa del mancato lutto dei triestini, i quali invece proclamarono 10 giorni di lutto quando, nel 1900, fu assassinato a Monza il re d'Italia Umberto I. Il 14 febbraio 1902 ebbe luogo a Trieste un comizio, connesso ad uno sciopero generale diretto a sostenere una vertenza tra i fuochisti navali e il Lloyd, dal quale derivano incidenti con la truppa, scontri e morti; gli incidenti continuarono nei giorni successivi. Il 20 settembre 1903, poi, il tricolore fu alzato sulla torretta del palazzo municipale, ecc... Per le dimostrazioni irredentistiche ed antiaustriache del 1903 in Italia, cfr G. GIOLITTI (dalle carte di), *Quarant'anni di politica italiana* (documenti inediti), II, *Dieci anni al potere*, a cura di G. CAROCCI, Milano 1962, pp. 296-98.

(7) Le unità francesi visitarono Napoli e Genova, ostentando fraternizzazione con soldati e marinai italiani. Vedi il carteggio tra il ministro degli Esteri Delcassé e il ministro della Marina, con i rapporti e il carteggio allegato in AMF, BB 3, 1243. Vedi anche, per altri aspetti, G. ZUCCONI, *La politica italiana nel processo di riavvicinamento franco-italiano (1896-1902)*, in "Rivista di studi politici internazionali", XXVI, 1959, 2, pp. 243-62.

poco dopo la stipula dell'accordo marittimo intertriplicista, nella prima metà del 1901, il governo di Roma lasciava cadere l'impegno italiano sul Reno, che - assunto nel lontano 1888 - era stato perfezionato proprio il 5 novembre 1900 con la definizione del piano di mobilitazione della III armata italiana per il fronte renano, in caso di conflitto.

Aveva visto giusto l'ambasciatore britannico a Berlino, quando aveva scritto che "le crescenti aspirazioni degli slavi... potranno un giorno sottoporre la Triplice alleanza ad un grande sforzo" (8). Ben lq si vide durante le trattative per il quarto trattato della Triplice, quando le potenze centrali opposero un netto diniego ai tentativi italiani di inserire clausole di salvaguardia per gli interessi di Roma nei Balcani e di ottenere l'assicurazione - formale e garantita - che l'Austria-Ungheria non avrebbe invaso l'Albania, offrendo in cambio il proprio disimpegno dalla causa irredentista. Nè i reciproci sospetti erano infondati, chè dopo il 1900 le aspirazioni concorrenti ai porti albanesi si erano fatte più concrete, sia in Italia che in Austria (9).

In ogni modo, il quarto trattato della Triplice fu regolarmente sottoscritto il 28 giugno 1902, ma il suo reale significato ritornò ad essere quello di uno strumento difensivo. La cordialità dei rapporti italiani con le Potenze marittime occidentali ne affievoliva sensibilmente la caratterizzazione antifrancesa, dopo gli accordi Prinetti-Barrère, mentre il rifiuto degli imperi centrali ad accettare, sia pure parzialmente, le richieste italiane sui Balcani concorreva a rendere meno solida l'alleanza.

La situazione, peraltro, restava confusa. L'addetto navale francese a Roma notava che l'Italia puntava ogni sforzo sul Tirreno, mentre l'Adriatico era *parfaitement négligée*; tuttavia, in un altro rapporto, rilevava che la marina italiana manteneva l'arsenale di Venezia in piena efficienza e che, da un momento all'altro, poteva accadere che il governo di Roma fosse indotto a puntellare in Albania o in Montenegro la propria posizione adriatica (10). Come aveva dichiarato alla Camera dei deputati il 19 dicembre 1900 il ministro degli Esteri Visconti Venosta, l'Italia manteneva una politica di prudenza basata su due condizioni: non perdere il posto nel concerto delle potenze per le questioni di interesse generale e non compromettere a proprio detrimento i problemi che la toccavano più direttamente. Ma in questa seconda direttrice bisognava leggere anche una difesa preventiva dell'avvenire,

(8) Rumboldt a Salisbury, Vienna 18 settembre 1900, P.R.O., F.O., 7, 1299.

(9) GABRIELE, *Le convenzioni navali, ecc.*, cit., pp. 290-98; I. D., *Aspetti del problema adriatico, con particolare riguardo al primo rinnovo della Triplice*, in *Memorie Storiche militari* 1980, Roma 1981, pp. 43-89.

(10) CV Davin, addetto navale a Roma, al ministro della Marina, rapporti n. 20, s.d., e 32 del 12 novembre 1901, AMF, BB 7, 156 C. Davin citava dalla "*Patria*", definita "germanofila": "Meglio la Russia a Costantinopoli che la Germania a Trieste".

delle occasioni e possibilità future che avrebbero potuto presentarsi, indipendentemente dalla zona geografica e dagli interessi che tali occasioni avrebbero potuto colpire. E per questo si può dire che la prudenza del momento non poteva soddisfare l'alleato e competitore austriaco (11).

Intanto, la situazione balcanica ebbe una svolta, con il complotto militare che condusse all'assassinio di Alessandro di Serbia e della regina Draga. La liquidazione degli Obrenovic, filoautriaci, dal trono di Belgrado, doveva indurre un cambiamento radicale nella politica estera serba. Il nuovo sovrano, Pietro I Karageorgevic, avrebbe assicurato maggiore stabilità alla vita interna del paese, rafforzandolo innegabilmente, ma nelle relazioni internazionali avrebbe mirato a sottrarre la Serbia dal vassallaggio a Vienna, orientandosi contro l'Austria-Ungheria e contro la Turchia. È vero che nuovi contatti diplomatici austro-russi e lo scoppio della guerra in Estremo Oriente indussero un ennesimo impegno reciproco tra Vienna e Pietroburgo per lo *status quo* nei Balcani, ma ormai la congiuntura internazionale andava assumendo un andamento precipitoso e pieno di pericoli, caratterizzata com'era dalla caduta di credibilità delle Potenze e dalla sfiducia reciproca (12).

La Russia, dopo il disastro della guerra col Giappone ed i moti interni, tendeva a rientrare nel gioco balcanico, e il timore che Pietroburgo cercasse una rivincita proprio nella tormentata penisola accentuò la diffidenza di Vienna, la quale per conto proprio aveva immaginato sviluppi diversi, mentre la potenza rivale era impegnata lontano.

---

(11) Zanardelli presidente del Consiglio e Prinetti ministro degli Esteri erano sgraditi alla corte di Vienna, cfr SALVATORELLI, cit., p. 238; TOMMASINI, F., *L'Italia alla vigilia della guerra. La politica estera di Tommaso Tittoni*, Bologna 1934, I, p. 79; DDF, serie II, I, doc. 120 (il nuovo governo aveva destato a Vienna una "pénible impression", secondo il rapporto del 2 marzo 1901 del marchese de Reversaux, ambasciatore francese, al ministro degli Esteri Delcassé).

(12) Si può ricordare l'accentuarsi dei sospetti inglesi circa le intenzioni russe nei confronti degli Stretti, fin dall'inizio del secolo. In un carteggio dell'Ammiragliato - P.R.O., *Admiralty*, 121, 70, x/II, 0559 - è riportato il punto di vista del re di Grecia, il quale, incontrando a Milo il comandante della *Hussar*, ebbe a sostenere che l'attenzione politica britannica agli intrighi franco-russi nel Marocco era pericolosa, perchè rischiava di distogliersi dal maggiore pericolo, che consisteva nella possibile irruzione dei Russi attraverso i Dardanelli: la Russia poteva portare in 24 ore ben 80.000 uomini a Costantinopoli. A Creta, nel tempo stesso, i delegati si erano spaccati: da una parte l'inglese e l'italiano, dall'altra il francese e il russo. L'ammiraglio Fisher, allora comandante della *Mediterranean Fleet*, si preoccupava molto di questo preteso pericolo, e mandava unità in ricognizione sulle coste del mar Nero, insistendo nel contempo - con il suo abituale allarmismo - per ottenere rinforzi. Scrivendo al segretario dell'Ammiragliato, l'8 settembre 1901, Fisher lamentava che il Bosforo fosse praticamente indifeso e mostrava molta preoccupazione per taluni movimenti di unità russe. Suggeriva, in proposito, di occupare Gallipoli con 5.000 uomini e di impadronirsi dei Dardanelli, ritenendo che i Russi, da un momento all'altro, potessero assumere il controllo della sponda settentrionale del Bosforo.

Il 28 novembre 1905 l'imperatore tedesco Guglielmo II tenne un bellicoso discorso a Berlino, e nel gennaio successivo ebbero inizio conversazioni militari tra Francesi ed Inglesi. Ormai, l'Ammiragliato londinese avrebbe visto di buon occhio la distruzione preventiva della flotta tedesca (13).

La diffidenza nei confronti della Germania era alimentata - durante le crisi marocchine - anche dal timore che, in un modo o nell'altro, i Tedeschi mirassero a stabilirsi sulla costa africana del Marocco (14), da dove si sarebbero potute minacciare rotte di grande importanza strategica e commerciale, fino ad allora sotto controllo britannico. Nè la fiducia che ostentava lo zar nei confronti di Guglielmo II - "lo zar era convinto che la guerra fosse impossibile perchè la Germania era decisa a preservare la pace" (15) - valeva

---

(13) Quando Fisher giunse all'Ammiragliato, riorganizzò il sistema delle basi ed incrementò le costruzioni navali, accentuando l'atteggiamento ostile verso la Germania, e probabilmente strumentalizzandone la minaccia per favorire lo sviluppo della flotta. Nel 1905 progettò di sbarcare 100.000 uomini nello Schleswig, poi più volte accarezzò l'idea di un'aggressione preventiva alla marina tedesca, cfr H. HALLMANN, *La Spagna e la rivalità anglo-francese nel Mediterraneo (1898-1907)*, Milano 1942, pp. 86-7, 124-28, 136-37, 189-202. Anche l'ambasciatore tedesco a Roma, Monts, scrivendo al cancelliere von Bülow il 18 aprile 1907, affermò di avere appreso dal Luzzatti che una minoranza attiva avrebbe visto, di buon occhio in Inghilterra una guerra contro la Germania che consentisse di distruggere la flotta tedesca prima che diventasse troppo potente: in *Die Grosse Politik der europäischen Kabinette 1871-1914*, Berlino 1922-26, n. 7215. L'imperatore Guglielmo II vi aveva annotato sopra il nome dell'ammiraglio Fisher. Peraltro, da parte tedesca, si ricambiavano analoghi sentimenti. Dopo le due leggi navali del 1898 e del 1900, non si perdevano occasioni per dimostrarlo. Al re di Spagna, in visita a Berlino, si chiesero 200.000 uomini da schierare contro la Francia in modo da distogliere truppe dal Reno (HALLMANN, cit., pp. 132-33). Nel discorso d'apertura del Reichstag del 28 novembre 1905, poi, Guglielmo II non si accontentò di confermare con toni bellicosi la politica tedesca di armamenti navali, ma discriminò pubblicamente i diversi paesi, a seconda che le relazioni della Germania con essi fossero "buone ed amichevoli", come nel caso dell'Austria-Ungheria, dell'Italia, della Russia, del Giappone, degli USA e della Norvegia, o solamente "corrette", come nel caso di altri, tra cui - come rivelò prontamente la stampa - la Francia, l'Inghilterra, la Spagna. Vedi Whitehead a Lansdowne, Berlino 1° dicembre 1905 e allegati, P.R.O., F.O., 425, 270. *Ibidem* anche altri rapporti in cui si parla dell'intensificazione degli armamenti navali germanici e dell'atteggiamento poco amichevole della stampa tedesca.

(14) Grey a Bertie, ambasciatore a Parigi, da Londra 10 gennaio 1906, P.R.O., F.O., 371, 171. Per una denuncia circa una pretesa "invasione del Mediterraneo da parte del commercio marittimo tedesco", cfr il rapporto n. 471 del 28 giugno 1905 dell'addetto navale francese a Roma al ministro della Marina, AMF, BB 7, 156 F.

(15) Cecil Spring-Rice a Grey, da Pietroburgo 31 gennaio 1906, P.R.O., F.O., 371, 171. Lo stesso pensava in sostanza l'ambasciatore francese a Londra, P. Cambon, che accompagnava però tale valutazione con l'altra, secondo cui Guglielmo II "perseguiva una politica molto pericolosa", il che lo portava a ritenere "che nulla avrebbe avuto un'influenza più pacifica sull'Imperatore di Germania quanto la convinzione che, se la Germania avesse attaccato la Francia, essa avrebbe trovato l'Inghilterra alleata contro di lei". Grey suggeriva, pertanto, che fossero presi contatti tra l'Ammiragliato e il War Office britannici e gli addetti navale e militare francesi a Londra, per il caso che i due paesi si fossero trovati alleati in un conflitto con i Tedeschi. Grey a Bertie, 10 gennaio 1901, P.R.O., F.O., 146, 3877. Bertie a sua volta il

a far ricredere gli Inglesi, come non bastavano a confortarli indizi significativi circa la disponibilità degli altri alleati triplicisti a considerare con una certa elasticità i propri impegni verso l'alleanza (16). In realtà, secondo i responsabili politici e militari britannici, la lezione degli ultimi due secoli era che la Gran Bretagna era stata trascinata nel vortice della politica continentale per preservare l'equilibrio quando una Potenza aveva dato la scalata a posizioni egemoniche che le avrebbero consentito di dominare l'Europa. A ciò gli Inglesi si erano opposti nel passato e si sarebbero opposti ancora, soprattutto se si fosse profilato il rischio di modifiche importanti nella mappa territoriale del continente.

32. — È in quest'ottica che si poneva un interessante documento segreto del 1° settembre 1906, intitolato "Guerra con la Germania" e preparato dal comandante Slade del "War College" (17). Riprese le considerazioni generali di cui sopra, lo studio individuava tre probabili direttrici di espansione dell'impero tedesco:

1) l'assorbimento dell'Olanda e del Belgio, con conseguente incremento di territorio, popolazione e potenza ed annessione delle colonie dei due stati costieri;

---

13 gennaio 1901, P.R.O., F.O., 146, 3886, segnalava che la prospettiva di un'assistenza armata inglese alla Francia in caso di aggressione tedesca appariva necessaria a Parigi a causa della condotta irragionevole della Germania. La Francia durante la primavera e l'estate precedenti si era sentita militarmente impreparata ed un attacco tedesco avrebbe potuto provocare un disastro, ma si riteneva che la Germania non avrebbe attaccato la Francia se avesse saputo che l'Inghilterra avrebbe marciato al suo fianco. Pertanto, in seguito ad un colloquio di Grey con il segretario di stato alla guerra, Haldane, furono indicati per i primi approcci il generale britannico Grierson e l'addetto militare francese a Londra. Grey a Bertie, 15 gennaio 1901, P.R.O., F.O., 146, 3886. I colloqui incominciarono due giorni dopo. Grierson riferisce che il direttore delle operazioni del War Office, incontrando il Capo di S.M. dell'esercito francese, gen. Brun, accennò alla possibilità di trasferire 100.000 uomini sul continente, ma insistette perchè operassero in Belgio, cfr Nota del W.O. del 18 settembre 1906, DDF, serie 2, tomo X, doc. 208. Può essere interessante rilevare anche, dal predetto rapporto di Spring-Rice, che l'azione degli ebrei in ogni parte d'Europa si sviluppava, secondo l'autore, "*as the devoted agent of the German Empire, as the promoter of German interest*".

(16) Vedi la lettera di W. E. Goschen, ambasciatore britannico a Vienna, a Grey del 14 aprile 1906, P.R.O., F.O., 371, 175, nella quale si riportava che lo "*Zeit*" sottolineava come l'Italia, 3 anni prima, non aveva ritenuto che la sua appartenenza alla Triplice le impedisse di stabilire buone relazioni con la Francia. "Noi non avemmo di conseguenza" - scriveva il giornale viennese - "un obbligo ad adempiere agli impegni dell'alleanza in maniera più stringente di quel che faceva l'Italia". In effetti, era opinione diffusa, che l'Italia fosse un alleato "troppo indipendente": rapporto dell'ambasciatore francese a Berlino al ministro degli Esteri, DDF, serie 2, tomo X, doc. 227.

(17) Lo studio ("*War with Germany*"), firmato da Edward J. W. Slade, è in P.R.O., Admiralty, 116, 1036 B.

2) l'assorbimento dell'Austria-Ungheria alla morte di Francesco Giuseppe, con conseguente intromissione inevitabile nei domini turchi dei Balcani;

3) la formazione di colonie in Sudamerica.

Nel primo caso la Germania avrebbe incrementato in maniera notevole il proprio potere navale, minacciando seriamente l'Inghilterra. Si sarebbe dovuto, quindi, occupare tempestivamente Borkum, la più importante strategicamente delle isole Frisone, prima che i Tedeschi la potessero fortificare ed assumere il controllo della bocca dell'Ems e di quella del canale Jade tra Emden e lo stesso fiume Ems. Ciò avrebbe consentito di interferire sul fianco nelle operazioni dell'esercito tedesco in Olanda e di prevenire attacchi di torpediniere; l'operazione era considerata così importante da giustificare i rischi, che si riconoscevano consistenti, provenienti da un impiego massiccio di mine da parte germanica. Ma, anche a costo di muoversi da sola, per evitare un'espansione tedesca sulla costa olandese della Manica la Gran Bretagna avrebbe dovuto combattere.

Se poi fosse stato attaccato il Belgio, si faceva conto su un'intervento francese, mentre si riteneva che la Russia fosse già troppo piena di impegni per entrare in gioco. Gli Inglesi avrebbero dovuto impadronirsi degli approcci al porto di Anversa, occupando Flessinga e l'isola di Walcheren.

Le isole da conquistare a ridosso del continente avrebbero potuto servire da base per le siluranti ed avrebbero consentito un certo controllo sulle mosse della flotta avversaria, che continuava a costituire la preoccupazione maggiore. Se si fosse occupata qualche isola olandese o tedesca, la flotta tedesca avrebbe potuto essere forzata al combattimento e - si sperava - disfatta dalle forze superiori che la marina britannica poteva mettere in campo. Era questo l'obiettivo di fondo cui si doveva puntare, perchè dietro a tutti i discorsi che si facevano vi era, prima di tutto, la paura dell'invasione, ed a questo proposito veniva ricordato che nella filosofia militare tedesca si riteneva che fosse giustificabile anche la perdita della flotta, se a tal prezzo si fosse garantito per un periodo di tempo sufficiente il controllo di un tratto di mare per il trasporto delle truppe (18), evidentemente in vista di una vittoria decisiva. Per evitare tutto ciò, bisognava impegnare una parte preponderante delle forze navali britanniche, perchè un successo sulla flotta germanica, anche se non avesse risolto la guerra, avrebbe allontanato lo spettro dell'invasione ed avrebbe avuto un effetto morale e politico molto importante, rendendo possibile il mantenimento di una costante minaccia sul fianco dell'avversario ed il controllo assoluto delle rotte commerciali transoceaniche.

---

(18) A questo proposito, nello studio era citata l'opera *Funzioni dello Stato Maggiore Generale*, del generale Von Schellendorff.



Tenuto conto di tutto ciò, le linee d'azione consigliate erano quattro:

- occupare immediatamente, tra la rottura diplomatica e l'inizio delle operazioni militari, una posizione sul fianco del nemico;
- sfruttare tale base per sostenere lo sforzo difensivo olandese;
- assumere il controllo dell'imboccatura della Schelda;
- coprire questa operazione controllando strettamente la flotta tedesca con una forza sufficiente ad avere la certezza di vittoria in caso di scontro (19).

La seconda prospettiva d'espansione riguardava, come si è detto, l'assorbimento totale o parziale dell'impero asburgico da parte della Germania. Ciò avrebbe potuto aver luogo alla morte di Francesco Giuseppe, allora 76enne, cui le tavole di probabilità di vita del *Whitaker's Almanack* assegnavano ancora circa 6 anni. La crisi avrebbe quindi potuto aver luogo intorno al 1912. Appariva scontata, come conclusione di una lunga competizione incominciata a metà del secolo precedente, l'assunzione da parte di Berlino di una *leadership* pangermanica attraverso l'unificazione del mondo tedesco, ciò che avrebbe relegato l'Austria ad un ruolo subalterno. Meno chiara appariva invece la futura sorte dell'Ungheria, ed insieme a questa della Dalmazia, della Croazia e degli altri territori slavi dell'impero di Vienna.

Si supposeva che l'Italia avrebbe avuto molto da dire in proposito, soprattutto in relazione ai problemi delle coste adriatiche, che erano italiane più che altro. Inoltre, era logico ritenere che il governo di Roma si sarebbe opposto fermamente a che una potenza forte come la Germania si stabilisse nel Mediterraneo. Esso avrebbe potuto ritenere che la stessa Tripoli uscisse minacciata da un'avanzata germanica lungo la costa orientale dell'Adriatico fino alla frontiera greca. Anche le comunicazioni italiane con le colonie del mar Rosso avrebbero potuto essere minacciate sul fianco dalla possibile irruzione della potenza tedesca nel Mediterraneo e dall'eventuale stabilimento di basi germaniche sulla rotta per l'Estremo Oriente.

---

(19) Si riteneva probabile che la Germania, per prevenire le azioni britanniche, avrebbe fortificato Emden e l'isola di Borkum, concentrato siluranti e navi da difesa costiera all'imboccatura dell'Ems, ricercato e attaccato con siluri la flotta che sorvegliava i porti tedeschi. Inoltre c'erano da aspettarsi attacchi nelle acque costiere germaniche contro le unità britanniche più vicine, anche per coprire movimenti militari e navali lungo la costa; v'erano pure da aspettarsi finte diversive da Kiel attraverso lo Skagerrak, per cui sarebbe stato bene per gli Inglesi avere un sistema d'informazioni in Danimarca ed una piccola squadra di guardia nello Skagerrak. I Tedeschi avrebbero cercato di coinvolgere la Danimarca per avere mano libera nel Baltico, mentre nello scacchiere del mare del Nord avrebbero fatto ogni sforzo per far ritirare dalla sua posizione la flotta da battaglia inglese.

L'incremento di potenza della Germania sarebbe stato notevole, in termini di popolazione e di forza militare (20), ma nella flotta austro-ungarica la maggioranza del personale proveniva dalla Dalmazia ed aveva sentimenti italiani, raramente conosceva il tedesco e non si sarebbe adattata facilmente al cambio di sovranità. Anche il materiale navale di cui la marina germanica avrebbe potuto impadronirsi in Adriatico non avrebbe dato luogo ad un incremento significativo di potenza militare marittima, ma l'acquisizione della base di Pola - con i suoi cantieri ed il silurificio di Fiume - e del porto commerciale di Trieste potevano aprire prospettive nuove sul piano strategico e mercantile (21).

Se la Germania si fosse stabilita in capo all'Adriatico attraverso l'assorbimento dell'Austria, essa avrebbe potuto con le sue crescenti e formidabili risorse minacciare seriamente anche la posizione britannica nel Mediterraneo. La politica di costruzioni navali tedesca avrebbe potuto ricevere un nuovo impulso dall'accesso al mare meridionale. La presenza di una forte flotta germanica nel mare del Nord avrebbe costretto gli Inglesi a mantenere in zona per fronteggiarla la massima parte della loro marina, e ciò anche se le unità tedesche si fossero limitate a restare nei porti pronte a prendere il mare, perchè la vicinanza delle isole britanniche avrebbe reso il pericolo di un'invasione molto concreto e immediato. Di conseguenza sarebbe stato più difficile agire nelle acque dell'Adriatico con forze sufficienti.

Ma una discesa della Germania verso sud avrebbe scatenato anche altre reazioni e toccato altri interessi. L'Italia avrebbe cercato di ottenere il Trentino, l'Istria e la Carniola; l'Ungheria, se fosse rimasta autonoma nella dissoluzione dell'impero asburgico, avrebbe aspirato alla Croazia, alla Dalmazia ed alla Slavonia, mirando ad affermare nei confronti degli Slavi occidentali una propria egemonia.

In ogni caso, restava ferma l'esigenza di evitare che la flotta austriaca cadesse nelle mani della Germania, ed a tale scopo occorreva occupare Pola e Trieste. Gli Ungheresi avrebbero potuto investire Pola da terra e gli Inglesi dal mare, stabilendo una base carboniera e per i cacciatorpediniere a Port Tajer nell'isola Grossa. Ove poi si fosse dato luogo ad un accordo con

---

(20) L'Austria, secondo le stime riportate nel documento, aveva 27,8 milioni di abitanti e poteva mettere in campo un esercito di 1,5 milioni di uomini, mentre l'Ungheria contava 20,6 milioni di abitanti e un esercito di 1,1 milioni di uomini. La flotta riunita metteva in campo 27.000 uomini. La Germania aveva una densità di 300 persone per miglio quadrato, la Gran Bretagna di 360, l'Austria di 240, l'Ungheria di 163. Ma la Germania registrava un incremento di popolazione di 5 unità per miglio quadrato all'anno.

(21) L'antica appartenenza di Trieste all'impero germanico aveva fatto scrivere nel 1876 alla berlinese "*National Zeitung*": "Nessuno porrà in dubbio anche al di là delle Alpi che un attacco contro Trieste e l'Istria incontrerebbe la punta di una spada che non è austriaca".

l'Italia, si sarebbe potuto contare anche su Ancona - pur nei suoi limiti operativi - e l'attacco alle basi austriache dell'Adriatico settentrionale avrebbe dovuto essere condotto soprattutto dal mare, trasportando eventualmente truppe da Malta.

Ma prima di tutto restava ferma l'esigenza di stabilire un blocco stretto della flotta tedesca dal momento della dichiarazione delle ostilità, con l'intento di trascinarla in un'azione risolutiva e di distruggerla. Fino a quando tale flotta fosse esistita, avrebbe cercato in ogni modo di spargere il panico in Inghilterra ed avrebbe causato serie difficoltà alle forze navali britanniche. Nel teatro meridionale, con ogni probabilità i Tedeschi avrebbero cercato di dimostrare agli Ungheresi, se questi fossero stati con Londra, che la marina britannica non era in grado di sostenerli dal mare e, nel caso invece di un'alleanza inglese con l'Italia, c'era da aspettarsi un attacco su Venezia, con l'intento di colpire gli Italiani e di minacciare il fianco delle possibili operazioni inglesi nell'Adriatico settentrionale.

La strategia dell'Ammiragliato doveva pertanto avere di mira, prima di tutto, la distruzione della flotta tedesca. A tale scopo venivano esaminate talune azioni offensive che avrebbero avuto lo scopo di provocare l'uscita della marina germanica dalle sue basi e la decisione di ingaggiare battaglia con gli Inglesi nel mare del Nord. Se la presa dell'isola di Borkum non fosse bastata a tal fine, si sarebbe potuto operare a nord, alla base della penisola danese, contro il canale Guglielmo o contro l'isola di Sylt. Se poi la Russia si fosse dichiarata ostile alla Germania in seguito all'assorbimento dell'Austria, si sarebbe addirittura potuto tentare un attacco nel Baltico contro l'isola tedesca di Rügen, a 80 miglia da Berlino. Restava aperto il problema di come, bloccando strettamente e con forze sufficienti la flotta tedesca, avrebbe potuto la marina britannica agire al nord con la necessaria credibilità e potenza e, in Adriatico, catturare o distruggere la flotta austriaca.

Minori preoccupazioni davano altre prospettive. In caso di iniziative germaniche in Sudamerica, si riteneva che sarebbero intervenuti gli Stati Uniti e che la Gran Bretagna sarebbe stata coinvolta meno direttamente. Anche l'obiettivo di attaccare il commercio marittimo avversario e le colonie tedesche era considerato secondario, nello studio dell'Ammiragliato. Il punto centrale restava sempre l'esigenza di esorcizzare il minaccioso fantasma della marina militare tedesca (22).

---

(22) "Se la flotta tedesca diventa superiore alla nostra" - aveva scritto Grey a re Edoardo VII il 31 luglio 1908 - "l'esercito tedesco può conquistare questo paese". Al contrario, una vittoria navale non avrebbe portato gli Inglesi più vicini a Berlino. Cfr il *Memorandum* di Grey al re del 31 luglio 1908, in preparazione dell'incontro di Cronberg, DDB, VI, Appendice III, p. 779.

33. — È soprattutto da prendere in considerazione come le alleanze ufficiali fossero considerate labili. La Triplice, in particolare, usciva dal documento che abbiamo riassunto come un blocco in dissoluzione. La Germania era sospettata di voler assorbire l'Austria, suo maggiore alleato, alla prima occasione e il terzo socio, l'Italia, era ritenuto come un probabile alleato dei futuri nemici di Berlino. Questo, per la verità, non mancava di logica, ove si fossero tenuti presenti gli interessi italiani in Adriatico, ed anzi proprio in quegli anni, anche senza la sconvolgente discesa della Germania nel Mediterraneo, rivalità e frizioni erano molto attuali nell'area adriatica.

Il governo di Vienna andava impostando una serie di azioni ostili contro la Serbia, che considerava fuori dalla propria orbita, dopo la fine degli Obrenovic. Vi fu dapprima un tentativo di guerra economica - fallita - cui la Serbia reagì riuscendo invece ad accentuare il proprio sviluppo. Seguì la "guerra delle ferrovie", con l'annuncio di un progetto di linea ferroviaria che dalla Bosnia avrebbe dovuto raggiungere Salonicco attraversando il Sangiaccato di Novi Pazar e tagliando fuori la Serbia dall'Adriatico e dalla Grecia, oltre che dal Montenegro. Questo programma - che non poteva piacere agli Italiani - fu reso noto tra la fine del 1907 e l'inizio del 1908 e, se realizzato, avrebbe isolato la Serbia e vanificato l'altro progetto della ferrovia trasversale fra l'Adriatico e Belgrado, che avrebbe consentito di valorizzare gli accordi commerciali stipulati dai Serbi con l'Italia, la Gran Bretagna, la Francia, la Svizzera e la Svezia (23).

Anche in Italia maturavano rapidamente preoccupazioni nuove. Il vice capo di S.M. della Marina, in uno studio intitolato "Confronto tra la flotta italiana e la flotta austro-ungarica", redatto per il ministro nel gennaio 1904, concludeva: "L'Austria-Ungheria gode nell'Adriatico di una posizione privilegiata rispetto all'Italia. Infatti, mentre questa non ha in quel mare che una debole base navale, Venezia, situata all'estremo nord del lungo litorale indifeso, e che può facilmente essere bombardata dal mare, l'Austria, con Pola facilmente difendibile da mare e da terra, con l'arcipelago della Dalmazia, con Cattaro, che si può reputare inespugnabile, possiede basi navali di superiorità strategica incontestabile. A questi vantaggi, già così importanti, si aggiungono gli altri che derivano dalla possibilità che ha la flotta austriaca di poter eseguire violente operazioni contro le nostre città indifese, mentre a noi non sarà permesso di agire in egual modo contro le città del litorale, che è politicamente austriaco, ma in gran parte

---

(23) A. N. DRAGNICH, *Serbia, Nikola Pasic and Yugoslavia*, New Brunswick (N. J.) 1974, pp. 93-8.

geograficamente ed etnograficamente italiano... L'Austria-Ungheria ha spiegato in questi ultimi anni un'attività navale che non può essere guardata con indifferenza e, mentre gravi eventi si preparano nella penisola balcanica, l'Italia non dovrebbe trovarsi impreparata, e correre il rischio che quel mare, il quale una volta era sottoposto all'incontrastata egemonia veneta, diventasse un mare straniero".

Poco dopo, nell'agosto, il marchese Cusani, ministro d'Italia a Cetinje, trasmetteva un promemoria segreto al ministero degli Esteri per chiedere l'invio di un ufficiale esperto per praticare lo spionaggio ed eventualmente preparare sabotaggi ai danni delle fortificazioni austriache sulle coste del Montenegro. Il promemoria cominciava così: "Le assicurazioni scambiate recentemente fra l'Italia e l'Austria-Ungheria danno attualmente la garanzia che lo *status quo* nei paesi balcanici, specialmente per quanto riguarda l'Albania, sarà mantenuto. Ma... la differenza fra l'Italia e l'Austria-Ungheria è che questa, padrona già di tutta la costa orientale adriatica, sta facendo fin d'ora tutto quanto è necessario per assicurarsene eventualmente anche il restante, mentre l'Italia ha dovuto rimanere spettatrice passiva di una simile attività ogni giorno crescente". Il diplomatico proseguiva poi rilevando che il solo punto d'appoggio per l'Italia sulla riva occidentale era, anche per vincoli dinastici, il Montenegro, "questo piccolo Stato che, per la sua situazione, potrebbe dare occasione a grandi mutamenti". E si continuò a tener d'occhio la scomoda vicina adriatica, registrando con accuratezza i progressi della marina imperiale e regia che, nel 1907, sarebbe risultata, secondo un altro studio della marina italiana, in posizione relativamente più favorevole che qualche anno prima <sup>(24)</sup>.

Non è senza significato, in proposito, che uno studio sull'impiego delle forze da sbarco prendesse in considerazione, in quel tempo, sia lo scacchiere occidentale che quello orientale, per ipotizzare operazioni in partenza dalla penisola <sup>(25)</sup>, mentre i rapporti di forza nei confronti della marina austriaca si modificavano a discapito di quella italiana <sup>(26)</sup>.

Dopo il riavvicinamento italo-francese, molte cose andavano cambiando. Si era molto lontani da quell'atmosfera costante di allarme e da quei dibattiti accesi che avevano caratterizzato le discussioni su come ci si

---

(24) GABRIELE, *Le convenzioni navali, ecc.*, cit., pp. 296-97 e, nell'appendice, pp. 513-16, dove sono riportati i documenti citati.

(25) Vedi lo studio sull'impiego delle forze italiane da sbarco (1907) ad est e ad ovest in AMR, 195, 1, e la memoria sulla Corsica, AMR, 191, 3.

(26) Cfr GABRIELE, *Le convenzioni, ecc.*, cit., pp. 301-07.

poteva difendere meglio dall'invasione per mare nel periodo precedente (27). Ormai gli stessi francesi evitavano di spendere troppo per Biserta e le altre basi nordafricane (28), considerando che l'attenzione dell'Italia fosse rivolta prevalentemente altrove.

“La politica navale dell'Italia durante l'anno 1908” - scriveva l'addetto navale francese a Roma - “sembra diretta sempre più unicamente contro la marina austriaca, i cui progressi ed accrescimenti sono sorvegliati con cura gelosa dal governo e dall'intero paese.

Gli avvenimenti d'Oriente, i moti universitari che hanno segnato la fine dell'anno hanno solo accentuato un sentimento di diffidenza che regnava già da molto tempo tra i due paesi. Durante la discussione di politica estera al Parlamento italiano, il signor Fortis, già Presidente del Consiglio, ha potuto dire tra gli applausi di tutti i deputati ed anche delle tribune: “Il paese col quale abbiamo la maggiore probabilità di avere la guerra è l'Austria, nostra alleata”.

È evidentemente sotto l'impero di queste preoccupazioni che il Capo di S.M. della Marina ha compiuto durante l'estate una visita completa delle coste dell'Adriatico, che si arma di 305 il fronte a mare di Venezia, che si costruisce una darsena di siluranti ad Ancona, che il centro di stazionamento delle siluranti è stato spostato da Civitavecchia a Messina. La configurazione delle coste non permette attualmente di fare molto di più, ma i lavori di sondaggio eseguiti nella baia di Manfredonia sembrano indicare l'intenzione di creare uno stabilimento navale in tale punto. Se d'altra parte si accostano a queste disposizioni marittime i preparativi militari del ministero della Guerra: costruzione di nuove opere all'ingresso delle numerose valli che sboccano in Italia dalla Valtellina fino all'Isonzo, rafforzamento discreto delle guarnigioni di NE per mezzo di truppe fino ad ora accantonate

---

(27) Basti richiamare, tra gli altri, la discussione che oppose, nei primi mesi del 1902, il contrammiraglio Gavotti e il generale dal Verme, e che attirò anche l'attenzione dell'addetto navale francese, che ne fece argomento di una lunga relazione al ministro della Marina. Il Gavotti sosteneva l'esigenza di costruire una Marina abbastanza forte per combattere nel Tirreno, sia pure con una strategia difensiva. Il dal Verme, invece, affermava che non bastava stabilire un parametro (1:2, 2:3) di forze navali disponibili in rapporto a quelle del probabile avversario, come mostrava di credere il gruppo vicino alla Lega Navale; occorre, invece, flotta, esercito, fortificazioni ed alleanze, se si voleva garantire davvero il paese dalla minaccia di un'invasione, per mare o attraverso le Alpi, da dove erano venute nel passato molte spedizioni straniere. CV Davin a ministro della Marina, 26 marzo 1902, AMF, BB 7, 156 D.

(28) CF Saint Pair, addetto navale a Roma, a ministro della Marina, 20 dicembre 1908, AMF, BB 7, 123 i. Vedi anche la lettera del Residente generale a Tunisi al ministro degli Esteri, Stefano Pichon, del 24 giugno 1908, in cui si conferma che dopo l'*entente cordiale* gli investimenti negli stabilimenti militari di Biserta e di Sidi Abdallah si erano contratti, AMF, BB 3, 1272.



sulla nostra frontiera, ci si può fare un'idea abbastanza esatta delle preoccupazioni e dei progetti militari del Governo italiano" (29).

34. — Seguivano alcuni giudizi di valore. "L'esercito attuale, nè come armamento, nè come addestramento, nè come stato morale ispira una fiducia completa al paese. La Marina, al contrario gode di tutte le simpatie, porta con sè tutte le speranze e tutte le ambizioni del popolo italiano. Il suo ruolo, nelle presenti circostanze politiche, è nettamente definito, il suo programma discende del tutto naturalmente dalla necessità di mantenere una superiorità considerevole sulla marina austriaca. La situazione finanziaria consente sforzi seri in questo senso; si può esser certi che l'amministrazione, così popolare, dell'ammiraglio Mirabello saprà utilizzare queste condizioni favorevoli ed otterrà senza fatica il voto di 200 milioni di crediti supplementari che deve chiedere prossimamente al Parlamento" (30).

Quell'anno si erano svolte le grandi manovre. Esse erano state "le più importanti che fossero mai state eseguite in Italia, per il numero delle navi e l'estensione del tema iniziale, che comportava per la prima volta manovre combinate con l'esercito di terra.

Fino ad ora le manovre italiane si limitavano piuttosto ad esercitazioni difensive, sia contro la Francia, sia contro l'Austria. Si è cercato quest'anno di ricostruire una pagina di storia del 1796 (31)... I punti particolari che meritano di attirare l'attenzione sono i seguenti:

1°. L'assenza totale di incrociatori nell'uno e nell'altro partito ha condotto ad affidare la sorveglianza e la ricerca a delle siluranti completamente inadatte a questo compito, ciò che ha condotto a sorprese reciproche che toglievano ogni interesse a certe fasi delle manovre.

2°. Le navi non hanno navigato mai a tutta forza, ciò che diminuisce molto il merito che esse hanno avuto di non aver subito avarie di macchina.

3°. I sottomarini, mancando di addestramento, non hanno reso alcun servizio.

4°. Le fortificazioni di Genova si sono dimostrate completamente insufficienti dal punto di vista dell'armamento, attualmente superato.

---

(29) CF Saint Pair, addetto navale a Roma, a ministro della Marina, lett. 166 del 20 dicembre 1908, AMF, BB 7, 123 i.

(30) *Ibidem*.

(31) In quell'anno il generale B. Schérer, dopo aver battuto gli Austriaci a Loano, occupava una parte della Riviera. Tra Francesi ed Austro-Sardi era intervenuta una tregua d'armi, ma gli Inglesi, che occupavano Livorno e la Corsica, disturbavano i rifornimenti alle truppe francesi, disseminate lungo la costa.

5°. Lo stabilimento di una base provvisoria all'isola d'Elba, copia della base giapponese delle isole Eliott, non corrisponde ad alcuna utilità per chi possiede La Maddalena.

6°. Lo sbarco delle truppe a Vado è stato molto mal preparato ed altrettanto mal eseguito. Mancanza assoluta di mezzi e di metodo.

7°. Le siluranti hanno lavorato veramente solo alla fine delle manovre. Grazie agli errori del partito A che ha voluto bloccare una costa troppo estesa senza le necessarie risorse in navi, gli ultimi isolati e coloro che commettevano l'imprudenza di restar fermi in mare hanno potuto essere distrutti uno dopo l'altro. Ciò non assomiglia affatto alla vera guerra.

8°. Gli equipaggi hanno dimostrato resistenza e addestramento. Bisogna aggiungere che la stagione e la corta durata delle manovre non hanno sottoposto le loro forze ad una forte prova" (32).

Tuttavia, la situazione generale della marina italiana e le sue capacità operative andavano migliorando. Nel rapporto generale relativo all'anno successivo, ne dava atto lo stesso addetto navale francese a Roma, rilevando che, dopo molta difficoltà, la precisione del tiro navale era aumentata. I maggiori sforzi riguardavano il settore orientale, dove si potenziavano le difese lagunari di Venezia e vi si preparava una base per mezzi sottili. Tuttavia l'impressione era che in caso di guerra si intendesse da parte italiana abbandonare Venezia alle difese locali, predisponendo la flotta ad uno scontro nel canale d'Otranto, al traverso di Brindisi, dove avrebbe dovuto aver luogo la battaglia decisiva. A tal fine si organizzava il porto di Brindisi come punto d'appoggio e di rifornimento di notevole importanza, mentre la base primaria del naviglio pesante restava Taranto (33).

In effetti, essendo la marina austro-ungarica assai meglio sostenuta, ai fini di una eventuale lotta in Adriatico, dalla base di Pola e dagli arcipelaghi dalmati, una scelta come quella sopra ricordata appariva idonea alla situazione, tenuto conto anche del fatto che la costa tra Venezia e Trieste non si prestava a grandi operazioni navali, ma piuttosto ad una collaborazione tra forze terrestri ed unità minori della flotta (34). Intanto, la marina italiana cresceva, sia nella qualità del materiale che in quella del personale, e presto, superato il periodo di transizione dopo la precedente fase di svi-

(32) Saint Pair a ministro della Marina, 20 dicembre 1908, AMF, BB 7, 123 i.

(33) Saint Pair a ministro della Marina, allegato alla lett. 328 del 10 gennaio 1910, AMF, BB 7, 123 bis j. Quanto alla precisione nel tiro, già l'anno precedente era stato segnalato che la percentuale dei bersagli centrati durante le manovre andava dal 40% al 75%.

(34) TV Jouselin a ministro della Marina, confid. del 14 nov. 1909, AMF, BB 7, 86, 13.

luppo di fine secolo, il paese avrebbe potuto contare su una flotta "non numerosa, ma rapida, potente, omogenea, offensiva" (35). Dopo la crisi del 1908, originata dall'annessione austro-ungarica della Bosnia e dell'Erzegovina, la situazione politica internazionale era cambiata decisamente. Malgrado le smentite ufficiali - annotava nel settembre 1909 il solito attento osservatore della marina d'oltralpe - "l'Adriatico occupa oggi un posto d'onore nelle preoccupazioni del governo italiano" (36).

E poichè la Germania aveva fornito al governo di Vienna, in occasione della destabilizzante vicenda balcanica del 1908, il sostegno più deciso (37), il rapporto politico italiano tendeva a deteriorarsi ulteriormente anche nei confronti del socio più potente della Triplice.

Secondo l'ambasciatore inglese a Berlino era piuttosto difficile descrivere le relazioni italo-tedesche: "Ufficialmente esse sono senza dubbio eccellenti e in occasione dell'incontro tra il principe Bülow ed il signor Tittoni sono state date e ricevute e comunicate alla stampa le assicurazioni più amichevoli e leali. Ma sarebbe un errore prendere queste assicurazioni troppo sul serio e pensare che tra i due alleati tutto è come dovrebbe essere.

Il fatto è che la Germania crede che l'Italia, e bisogna ammettere che questa ha dato frequentemente motivo a tale opinione, sia un membro molto poco solido della Triplice alleanza, che il suo cuore non è in essa, e che essa non consentirà mai che gli interessi dei suoi alleati prendano il posto dei suoi. Ci si lamenta che la stampa italiana non perda alcuna opportunità per eccitare l'opinione pubblica contro la Germania e per seminare dubbi circa la linearità della politica tedesca" (38).

Nè si può dire che le diffidenze italiane fossero mal riposte, dal momento che il Capo di S.M. imperiale e regio, Conrad von Hötzendorff, non

(35) Malgrado vi fosse, secondo l'osservatore transalpino, qualche problema per adeguare il numero degli ufficiali superiori naviganti alle nuove esigenze della marina italiana.

(36) Jouselin a ministro della Marina, 14 novembre 1909, AMF, BB 7, 86, 13.

(37) "... *the most unstinted support*", E. Goschen, ambasciatore a Berlino, ad E. Grey, ministro degli Esteri, P.R.O., F.O., 425, 320, dove si parla anche dei contrasti e delle polemiche anglo-tedesche in campo navale, particolarmente vivaci in quell'anno (1908).

(38) I motivi più particolarmente sottolineati nel rapporto riguardavano l'atteggiamento italiano riguardo alla ferrovia del Sangiaccato, per la quale pareva a Berlino che Roma si fosse avvicinata alle vedute di Pietroburgo; la non chiara posizione di Roma nei confronti del movimento per le riforme costituzionali in Turchia, verso le quali pareva vi fosse approvazione a parole ed opposizione nel cuore; i numerosi incidenti tra Italiani ed Austro-Tedeschi nel Tirolo meridionale e in altre zone di frontiera, più frequenti che nel passato e regolarmente esagerati dalla stampa pangermanica.

In conclusione, benchè non si potesse affermare che le relazioni tra i due paesi formalmente alleati toccassero proprio allora il loro punto più basso, diffidenze e sospetti reciproci caratterizzavano il rapporto, con una Italia quasi sempre indecisa e talvolta indecifrabile ed una Germania che cercava di influenzarla alternando lusinghe a minacce.

mancò di considerare una buona occasione il terremoto di Messina per proporre all'imperatore Francesco Giuseppe di attaccare l'Italia, sfruttando la confusione alle frontiere derivante dalla catastrofe e dall'esigenza di spostare al sud, il più rapidamente possibile, uomini e mezzi. Per far ciò, lo schieramento normale delle forze armate, terrestri e marittime, era entrato in crisi e realisticamente non c'è dubbio che, se si fossero voluti "fare i conti del '66", il momento poteva essere propizio per Vienna.

In quelle circostanze la Marina, malgrado le polemiche che non mancarono circa la tempestività dell'intervento (39), il 2 gennaio 1909 - il terremoto era avvenuto alle 5,20 del 28 precedente - aveva sul posto tutto quello che era riuscita a mobilitare: 48 unità con 6.400 uomini, che diedero un contributo rilevante ai soccorsi (40).

Comunque fosse, il vecchio imperatore Francesco Giuseppe non ascoltò il suo Capo di S.M.. Ma i rapporti tra gli alleati della Triplice non migliorarono, ed era facile agli osservatori stranieri cogliere nell'opinione pubblica e nei circoli politici e militari italiani disponibilità pronunciate ad operazioni difficilmente prevedibili con sicurezza. Gli interessi nazionali del paese - e le sue aspirazioni - avrebbero fatto premio su tutto, al momento opportuno.

35. — "Ben presto dopo le tristezze (per il terremoto), l'opinione pubblica ricominciò ad appassionarsi per i contrasti continui che, sul tema dell'istituzione di una Università italiana a Trieste, non cessavano di prodursi tra l'Austria e l'Italia, e tutti gli spiriti furono ricondotti alla grande questione della difesa nazionale.

---

(39) "L'inizio dell'anno 1909 è stato segnato dal terremoto che ha distrutto Messina, Reggio e i loro dintorni. La flotta italiana era in quel momento dispersa in tutti i porti, occupata in riparazioni, ed aveva inoltre una gran parte degli equipaggi in permesso; essa pertanto è potuta arrivare sui luoghi del sinistro solo poco a poco e sensibilmente meno rapidamente delle squadre straniere. Tale ritardo ha avuto un forte impatto sull'amor proprio italiano, e malgrado una memoria giustificativa pubblicata dallo S.M. Generale, ne è rimasto un sentimento abbastanza vivo di scontento contro l'ammiraglio Mirabello, che si è trovato dopo di allora sottomesso frequentemente ad acerbhe critiche. In realtà, la marina italiana ha abitudini inveterate di svernamento che la rendono poco capace, in questa stagione, di un'azione inaspettata e rapida; e malgrado le spiegazioni abbastanza diffuse del ministero, si è dovuto constatare che i rimproveri fatti all'Amministrazione della Marina erano in parte giustificati. Al di là di questa lentezza di mobilitazione, gli avvenimenti di Sicilia e di Calabria hanno fatto constatare una mancanza d'iniziativa, una sorta di torpore di spirito che ha molto colpito, da parte di tutte le autorità, sia civili che militari. Dal momento che la catastrofe di Messina presentava un carattere d'impresa che può essere paragonato alle condizioni del tempo di guerra, vi è là un fatto interessante da notare", Saint Pair a ministro della Marina, alleg. alla lett. 328 del 10 gennaio 1910, AMF, BB 7, 123 bis, j.

(40) Per l'opera della marina militare nel terremoto di Messina, vedi AMR, 197, 5. Cfr anche, per la marina militare e mercantile, *Il terremoto di Messina: corrispondenze, testimonianze e polemiche giornalistiche*, Roma 1959; V.D. Flore, *L'industria dei trasporti marittimi in Italia*, Parte IV - *Le emergenze nazionali*, Roma 1973, pp. 387-92.

Per ben cogliere l'importanza di queste difficoltà politiche, bisogna rendersi conto dello stato di nazionalismo acutissimo che regna in Italia. Mai il desiderio, il bisogno di avere un posto nel mondo, di essere considerati come uno dei fattori importanti della politica europea si è fatto più vivamente sentire nell'animo ancora infantile di questo popolo. Coscienti delle proprie realizzazioni molto concrete nell'industria e nel commercio, avendo finanze non soltanto migliorate ma anche prospere, gli Italiani si vedono chiamati ad un grande ruolo, e vogliono un esercito e una Marina che permettano di sostenere ambizioni tanto imprecise che illimitate. Ci si può dunque attendere di veder progredire le spese italiane fino ai limiti del possibile, il paese acconsentirà senza difficoltà a tutti i sacrifici che gli saranno richiesti a tale proposito.

L'annuncio dell'impostazione nei cantieri austriaci di grosse unità corazzate ha dato una nuova forza a questi sentimenti, e l'ammiraglio Mirabello deve solo domandare nuovi crediti straordinari per ottenerli.

In pochi anni i crediti destinati alle costruzioni navali hanno quadruplicato, ed i progressi realizzati in tutte le branche del servizio hanno camminato di pari passo con tali accrescimenti costanti del bilancio. Le ultime costruzioni nuove, soprattutto quelle degli incrociatori tipo *Pisa* sono riuscite molto bene e molto adatte alle condizioni del Mediterraneo, le esercitazioni di tiro danno, per quel che se ne può sapere, risultati notevoli, l'intero Corpo degli ufficiali è animato di spirito eccellente; dal canto suo il ministero compie ogni sforzo per mantenere e secondare queste buone disposizioni: esso ha notevolmente aumentato le paghe, ha creato una Scuola superiore e una Scuola di tiro con risultati molto positivi; esso d'altra parte cerca, con perseverante tenacia, di ringiovanire sempre più i quadri degli ufficiali; le Commissioni d'avanzamento non esitano a proporre e il Ministro a mettere in pensione tutti gli ufficiali che sembrano poco adatti ad un servizio attivo; anche negli ultimi giorni un Vice Ammiraglio, Prefetto Marittimo (41), è stato moralmente costretto a chiedere il proprio passaggio nei quadri della riserva.

L'arrivo al potere dell'ammiraglio Bettolo, capo designato in caso di guerra, uomo d'azione per eccellenza, non può che dare un impulso ancora più vivo a questo movimento di progresso.

Ad un tale quadro certamente brillante senza esagerazione (42), si deve tuttavia aggiungere qualche correttivo. Tra gli ufficiali di vascello e quelli

---

(41) Comandante di distretto o di dipartimento marittimo.

(42) Per la verità, di altro parere doveva essere il destinatario parigino del rapporto, il quale vi annotava in calce: "L'avvenire ha mostrato che tutto questo quadro era esagerato. Il difetto di ottica è dovuto al fatto che il nostro addetto navale raccoglieva le sue informazioni in un ambiente ufficiale", AMF, BB 7, 123 bis, j, p. 5.

di macchina s'è prodotto un sentimento di rivalità e di gelosia che alla lunga potrebbe presentare degli inconvenienti seri. Detta animosità tra i due corpi, la cui unione sarebbe indispensabile, proviene quasi soltanto dalla situazione molto sfavorevole fatta al personale di macchina da regolamenti superati. Basterebbe qualche misura tanto giusta che liberale per facilitare l'avanzamento e aumentare il prestigio del Corpo perchè tutto rientri nell'ordine. Vi si arriverà certamente in un prossimo avvenire.

Va segnalato anche il progresso che il socialismo ha fatto negli equipaggi, progressò che si è manifestato con atti di sabotaggio ed anche con qualche sorta di piccole ribellioni. Ma non bisogna esagerare l'importanza di questi fatti isolati: presi nella massa, il Corpo degli Equipaggi italiani è eccellente e molto disciplinato.

... l'anno 1909 è stato un anno ben impiegato per la marina italiana, che di qui a qualche anno costituirà una forza veramente importante. Che uso faranno gli Italiani di questa potenza? L'esercito francese, la flotta inglese hanno obiettivi perfettamente definiti; la Marina italiana non ne ha, o meglio ne ha due, diametralmente opposti. Mentre la popolazione, l'esercito e la Marina non cessano, in ogni occasione, di esprimere i loro sentimenti di diffidenza e di antipatia verso l'Austria, il governo non smette di sforzarsi per riannodare e consolidare i legami di un'alleanza che sembrano sempre pronti a rompersi... ma il giorno del pericolo tale dualismo scomparirà in maniera del tutto naturale, ed è molto probabile che la nazione intera si allineerà a quella delle due politiche che le sembrerà offrire maggiori probabilità di successo" (43).

Continuava intanto, sempre vivace, la polemica nella pubblicistica - specializzata e non - circa le reali esigenze della Marina. Il dibattito era originato, naturalmente, dalle richieste di crediti per le costruzioni navali, che non mancavano di scatenare tempeste giornalistiche e parlamentari. I socialisti conducevano una campagna accanita contro le spese per la flotta, cui rispondevano per le rime i navalisti più accesi.

---

(43) *Ibidem*, pp. 5-7. Questo richiamo ad un supposto machiavellismo italiano era rafforzato da un'altra precedente affermazione: "Tale doppia tendenza di spirito conviene perfettamente alla natura italiana, che non cerca mai le soluzioni chiare".

Il rapporto proseguiva poi rilevando che era giunto il materiale navale ordinato negli Stati Uniti: si trattava probabilmente dell'ultimo ordine passato all'estero perchè "il sentimento pubblico obbligherà sempre più la Marina ad indirizzarsi esclusivamente all'industria nazionale, od almeno alle officine straniere stabilite in Italia e ad impiegare manodopera italiana". La Vickers Maxim, infatti, aveva aperto una nuova officina a La Spezia.

Continui perfezionamenti in tema di armi ed accessori navali venivano apportati al materiale; anche le corazzate tipo *Vittorio Emanuele* venivano riviste alla luce degli insegnamenti della guerra russo-giapponese, mentre gli incrociatori *Pisa* ed *Amalfi* compivano splendide prove in mare, superando le velocità contrattuali. Nuovi siluri venivano approntati, ma i nuovi programmi apparivano impennati più sulle grandi navi da battaglia monocalibro, che sulle siluranti ed i sommergibili.



Senza voler entrare nel merito specifico del dibattito - che, legato a diverse impostazioni ideologiche, si muoveva su linee ed argomentazioni già largamente sfruttate nel passato (44) - sembra da registrare, per quanto riguarda i rapporti di forza tra le marine della Triplice, la testimonianza di una fonte estranea all'alleanza. Secondo l'addetto navale francese a Roma di lì a pochi anni, nel 1915, le tre diverse flotte avrebbero potuto contare sul seguente numero di unità (45):

Paese	Corazzate		Incroc. corazz.		Esploratori		Cacciatorped.	
	con — 25 anni	con + 25 anni	con — 25 anni	con + 25 anni	con — 25 anni	con + 25 anni	con — 25 anni	con + 25 anni
Germania	41	—	15	—	39 (+ 6 grandi incroc. protetti)	—	156	—
Italia (senza il nuovo programma)	14	6	10	—	9	4	23	17
Austria	15	4	3	—	8	4	13	7

Nel prospetto non figuravano altri tipi di naviglio. Restava però evidente che - al di là dei problemi di gravissima portata derivanti alla marina italiana da un eventuale confronto con quella francese o addirittura con questa sommata alla flotta britannica del Mediterraneo - il rapporto di relatività nei riguardi dell'Austria-Ungheria si era notevolmente deteriorato.

Il nuovo sforzo che veniva richiesto al paese per potenziare la Marina appariva quindi abbastanza giustificato, nel quadro di una situazione europea sempre più tesa, tra le crisi balcaniche e marocchine. Contraddizioni

(44) Vedi, ad esempio, VERITAS, *La verità sulla marina da guerra*, Roma 1905, dove era riproposta la polemica de "La patria" col critico militare de "L'Avanti", Sylva Viviani, a proposito di sbarchi, bombardamenti e blocchi, emigrazione, colonie, commercio marittimo. Conclusione comune ad ogni argomento trattato era l'esigenza di dotare il paese di una forte marina militare.

Quanto all'identità dell'autore che si celava dietro lo pseudonimo, si può ricordare che lo stesso - VERITAS - fu usato dall'ammiraglio Giovanni Bettolo per firmare un altro opuscolo di propaganda, *Statistica e Marina*, Napoli 1908, nel quale, utilizzando dati statistici si sosteneva "una grande dolorosa verità: la flotta italiana nelle condizioni in cui si trova, è un organismo destinato a vivere stentatamente... troppe navi vecchie, troppi e difettosamente organizzati arsenali", G. V. BACCINI, *Giovanni Bettolo. La vita, l'opera, il pensiero*, Roma 1924, pp. 60-1. Il Bettolo fu pure autore dell'altro noto opuscolo: *1912? Armate la Marina*, Roma 1912, di intonazione antiaustriaca.

(45) Rapporto del CF Saint Pair al ministro della Marina allegato alla lett. 328 del 10 gennaio 1910, AMF, BB 7, 123 bis, j. Vedi anche, per un confronto tra marina italiana e marina austro-ungarica, GABRIELE, *Le convenzioni, ecc.*, cit., pp. 301-7.

continue si proponevano al governo di Roma, cui riusciva sempre più arduo conciliare i propri interessi e le proprie alleanze, i propri impegni e le proprie forze. Ad aggravare tutto, ora, si aggiungevano le ambizioni che un periodo di prosperità economica e di sviluppo avevano contribuito ad alimentare, in un paese che non aveva ancora raggiunto il mezzo secolo di unità politica, ma che avrebbe voluto degnamente celebrarlo.

## CAPITOLO VIII

## LA NUOVA MARINA

36. L'inchiesta Franchetti. — 37. Le costruzioni navali militari. — 38. Riorganizzazione e riforme. — 39. L'evoluzione della marina mercantile. — 40. Cantieri e porti.

36. — Il nuovo secolo si era aperto tra due grandi battaglie navali avvenute in Estremo Oriente, che avevano dato una svolta decisiva alle concezioni operative delle marine da guerra ed influenzato in maniera sostanziale le costruzioni navali e gli armamenti marittimi. La battaglia dello Yalu, nel conflitto cino-giapponese degli anni 1894-95, aveva segnato la supremazia del cannone sullo sperone, contrariamente agli insegnamenti che molti avevano creduto di dover trarre da Lissa, e la battaglia di Tsushima del 1905, durante il conflitto russo-giapponese, veniva a confermare il definitivo trionfo del cannone come arma d'offesa sul mare. L'eterna gara cannonecorazza trovava da tali lezioni storiche un nuovo rilancio, che si concretò nella realizzazione delle grandi unità monocalibro, definite *Dreadnoughts*.

La *Dreadnought* fu realizzata a tempi da primato dall'Ammiragliato britannico, tra l'autunno del 1905 e quello del 1906, e rappresentò il modello per le nuove unità da battaglia che si sarebbero realizzate nelle diverse marine, nell'intento di dotarsi di uno strumento valido a conseguire il dominio del mare. Come diceva il suo nome, la prima corazzata "che non teme nulla" appariva talmente potente che il precedente naviglio pesante parve di colpo superato: essa aveva un dislocamento di 18,200 t, si poteva muovere a 21 nodi di velocità, poteva contare su 10 cannoni da 305. Le maggiori marine militari la presero subito a modello, e ciascuna secondo le proprie capacità tecniche cercarono di imitarla.

In Italia il discorso non era nuovo. Potrebbe anzi affermarsi che la *Dreadnought* derivava da riflessioni e da studi italiani, dal momento che l'ammiraglio Bettolo e l'ingegnere V. Cuniberti, colonnello allora del genio navale, avevano progettato verso la fine degli anni '90 una unità da battaglia - avrebbe dovuto chiamarsi *Amalfi* - di 8.000 t, veloce e armata da 12 cannoni da 203. Successivamente, nel 1903, il Cuniberti aveva pubblicato sul *Jane's Fighting Ships* il progetto di una nave ancora più potente, armata con cannoni da 305. Di là era discesa direttamente la *Dreadnought* (1).

---

(1) A.J. MARDER, *The anatomy of British Sea Power. A. History of British Naval Policy in the Pre-Dreadnought Era, 1880-1905*, New York 1940, p. 527.

Ma in Italia il momento non era favorevole alla Marina. Le polemiche, in parte giustificate, che avevano accompagnato le decisioni di spesa per le costruzioni navali, le corazze ed i cannoni negli ultimi anni del sec. XIX, avevano avuto ulteriore incremento dalla denuncia clamorosa di Enrico Ferri, deputato socialista, che dalle colonne dell'*Avanti!* attaccò con estrema violenza l'ammiraglio Bettolo, ministro della Marina dal maggio 1899 al giugno 1900, accusandolo di malversazioni e di peculato. L'articolo di denuncia più duro fu pubblicato sul quotidiano socialista il 18 maggio 1903, quando il Bettolo era stato nuovamente nominato ministro della Marina nel governo Zanardelli, e diede luogo ad un processo, dal quale il direttore dell'*Avanti!* uscì condannato per diffamazione, nel febbraio 1904 (2).

La gravità delle accuse ed il loro persistere nel tempo, tuttavia, avevano scosso l'opinione pubblica e lo stesso mondo politico. Il 2 giugno 1903 l'on. Leopoldo Franchetti presentò alla Camera la proposta di promuovere un'inchiesta sugli affari della Marina, proposta che sfociò, dopo un lungo dibattito, nella L. 27 marzo 1904 che costituiva una Commissione parlamentare composta da 6 senatori, 6 deputati e 5 membri nominati dal Consiglio dei ministri, con il compito "di indagare soprattutto quanto concerne l'organizzazione e l'amministrazione della Marina".

Le conclusioni della Commissione, che lavorò intensamente per quasi un anno, riconoscevano quanto di positivo e di valido vi era nella Marina italiana, ma dava conto anche delle disfunzioni operative che si erano potute riscontrare e del gioco di interessi che ruotava intorno alle commesse militari.

Rilevato che "la squadra naviga solamente nella buona stagione e troppo spesso tra i medesimi porti", la Commissione affermava: "Ciò è un danno perchè il personale non si avvezza al mare cattivo. Si evita di navigare con mare grosso per timore di avarie" (3). Queste affermazioni confermavano che le critiche degli stranieri - Inglesi, Tedeschi, Francesi - erano esatte e che qualche affermazione che abbiamo più sopra riportato non era dettata solo da malevolenza od albagia.

Il personale aveva bisogno di addestramento e di istruzione. Soprattutto appariva necessario ripartire meglio i mezzi disponibili, assegnando una quota più cospicua ai materiali di consumo e di ricambio che venivano usati per assicurare la preparazione degli uomini.

Per contro, vecchie unità continuavano a far parte della flotta, malgrado il loro scarso valore militare e l'elevato costo di manutenzione, gonfiandone artificialmente la consistenza; era meglio radiarle e dedicare le risorse disponibili a migliorare l'efficienza operativa delle unità più moderne.

(2) BACCINI, cit. pp. 51-2.

(3) G. COLLIVA, *Uomini e navi nella storia della marina militare italiana*, Milano 1972, p. 68.

Gravi apparivano le conclusioni circa il risultato che la Marina aveva tratto dalla politica di spese che era stata condotta nello scorcio finale del sec. XIX, e sulla vicenda delle forniture.

Quanto al primo punto, malgrado i notevoli sforzi finanziari compiuti, i vecchi problemi della flotta postunitaria erano in parte rimasti e nel complesso la Commissione giudicava che lo strumento militare marittimo non era adeguato al costo che aveva avuto per l'erario. Sarebbero occorsi migliori controlli sull'efficienza e si richiedeva esplicitamente che il Consiglio Superiore di Marina non si limitasse ad esaminare ed approvare i programmi navali, ma ne controllasse l'attuazione e la rispondenza alle proposte originarie (4).

Sul secondo punto, la Commissione esprimeva molte critiche: "per le forniture dei privati alla Marina non venivano rispettate le date di consegna e venivano spesso abbonate le multe previste nei contratti; le corazze fornite dall'industria nazionale erano molto più care di quelle reperibili all'estero, tecnicamente inferiori e non venivano sottoposte a collaudi così accurati come sarebbe stato invece necessario; i cannoni erano venduti a prezzi eccessivi e il loro materiale non era di ottima qualità; non era stata accumulata una sufficiente riserva di proiettili e, infine, circa carbone e viveri numerose erano state le frodi, le irregolarità e, per i secondi, le sofisticazioni" (5). Si trattava degli aspetti negativi del protezionismo, che consentiva abusi all'industria italiana degli armamenti e della siderurgia, privilegiata da una situazione di monopolio dell'offerta nei confronti del committente pubblico (6); ma si trattava anche di un prezzo quasi inevitabile - per esecrabile che fosse - pagato al processo di sviluppo forzoso dell'industria pesante in Italia.

37. — Appare evidente che il momento - tra scandali e inchiesta - non era il migliore per promuovere lo sviluppo della flotta, e in particolare per impegnarsi a fondo proprio su quella linea di nuove grandi unità da battaglia, molto costose, che avrebbe caratterizzato la gara tra le Potenze navali nello scorcio iniziale del nuovo secolo. Questo spiega perchè vi sia stato uno iato, peraltro non molto lungo, tra l'intuizione - certamente anticipatrice - e l'adattamento della Marina italiana alla nuova filosofia navale.

(4) COMMISSIONE D'INCHIESTA SULLA R. MARINA, *Relazione generale*, Roma 1906, I, p. 357.

(5) Secondo il *Corriere della Sera* del 5 luglio 1906, si era stati "corrivi", sia per i prezzi che per la qualità.

(6) Vedi R.A. WEBSTER, *L'imperialismo industriale italiano. Studio sul prefascismo 1908-1915*, Torino 1974, pp. 119-24. Vi si parla anche degli accordi con la Krupp e del dumping tedesco dell'acciaio, come pure dell'Ansaldo e della presenza francese. Cfr anche V. CASTRONOVO, *La Storia Economica* (in *Storia d'Italia dall'Unità ad oggi*), Torino 1975, pp. 117-206.

In ogni caso, anche se le realizzazioni non furono pionieristiche, come era stato decenni prima per la *Caio Duilio*, esse neppure tardarono molto, nel quadro della gara in corso tra le Potenze marittime e che ormai veniva coinvolgendo anche l'Austria-Ungheria. Furono quindi impostate le grandi unità da battaglia, come era non solo moda del tempo, ma necessità, dal momento che le altre Potenze - con cui ci si trovava a competere - le costruivano.

Mano a mano però che il problema adriatico diventava più acuto ed aumentavano le probabilità di scontro con l'Austria-Ungheria, le caratteristiche peculiari di quel ristretto bacino marittimo dovettero essere prese in maggiore considerazione dai responsabili della flotta. Nacque così, a fianco della direttrice che mirava a dotare la Marina dei formidabili colossi *Dreadnought*, una seconda direttrice, che puntava, tenendo conto della particolare geografia adriatica e delle innovazioni più recenti, alle siluranti, ai sommergibili, alle armi insidiose.

Nella Marina italiana, mentre al periodo dei ministri Mirabello e Bettoleto<sup>(7)</sup> si deve far riferimento per quanto concerne la strategia delle grandi unità, l'ammiraglio Thaon di Revel si fece depositario della nuova filosofia, prima ancora di diventare capo di S.M. della Marina, ritenendo che non si delineasse nel futuro della Marina - specie in Adriatico - una lotta di squadre, quanto piuttosto una serie di azioni da condurre e da controbattere con mezzi diversi.

“Convinto della potenza dei sommergibili e della utilità di un forte stuolo di siluranti, ne promosse l'impostazione in cantiere, reputando di potere in tempo relativamente breve e con una spesa proporzionata alle risorse del paese, ottenere due scopi: e cioè diminuire la grande sproporzione fra la nostra flotta e quella franco-inglese del Mediterraneo e nello stesso tempo attenuare il vantaggio derivante alla flotta austriaca dalle privilegiate condizioni geografiche dell'opposto versante... Erano allora in progetto le grandissime corazzate tipo L di oltre 30.000 tonnellate che avrebbero assorbito tutte le risorse del bilancio a scapito del naviglio subacqueo e silurante. Perciò egli, nella primavera del 1913, poche settimane dopo di avere assunto la carica di Capo di Stato Maggiore della Marina, risolutamente insistette presso il Presidente del Consiglio (Giolitti) affinché si fosse desistito dalla loro costruzione, in quanto i piani di allora non garantivano la loro incolumità contro le offese subacquee. In una successiva memoria presentata al ministero della Marina, ritornò sull'argomento ed ebbe infine ragione”<sup>(8)</sup>.

---

(7) Senza che tuttavia si debba schematizzare troppo, identificando l'azione prevalente del periodo col pensiero dei ministri, i quali, per la verità, tenevano presenti anche i compiti delle siluranti, almeno per quel che riguardava la loro concezione d'assieme del quadro tecnico-strategico. Cfr BACCINI, cit., pp. 98-111.

(8) G. PO, *Il Grande Ammiraglio Paolo Thaon di Revel*, Torino 1936, p. 61.



Analogamente, un chiodo fisso di Thaon di Revel erano le torpedini. Prima dell'entrata in guerra avrebbe voluto che si costituisse una scorta di 5.000 mine, che riteneva necessarie per condurre un conflitto moderno. Queste vedute non erano condivise da tutti e si ritenne sufficiente la scorta di 1.500 torpedini Bollo, con cui l'Italia entrò in guerra nel 1915, salvo poi averne bisogno di 10.000 per gli sbarramenti durante il conflitto.

Inoltre, a metà 1913, lo stesso ammiraglio istituì e presiedette personalmente una Commissione per l'aviazione dalla Marina. Egli era convinto che la nuova arma, ancora non del tutto fuori dalla fase pionieristica, avrebbe potuto dare un efficace contributo alla guerra marittima, e per questo motivo creò una sezione apposita, ampliata successivamente in reparto aeronautico, presso lo S.M.

Come noto, erano le "leggi navali" lo strumento che alimentava le costruzioni per la flotta. Esse stabilivano nei bilanci dello Stato un flusso poliennale di risorse finanziarie destinate ai programmi della Marina.

La spesa per le costruzioni, in termini reali, riprese a lievitare all'inizio del secolo e seguì un trend ascendente fino alla guerra. Assumendo come punto di riferimento tre momenti particolarmente significativi - il 1900, il 1911 e il 1915 - vediamo crescere in termini correnti la spesa da 121 a 239 ed a 550 milioni del tempo, che - riconvertiti a valore 1959 - ci danno la successione seguente: milioni 38.618 al 1900, 69.766 al 1911 e 151.221 al 1915. Contestualmente sale il costo per tonnellata in valore reale: 100.727 nel 1900, 137.687 nel 1911, 295.352 nel 1915; questi dati dovrebbero indicare un netto miglioramento qualitativo della flotta. In termini quantitativi, la Marina italiana aveva in servizio naviglio per t. migliaia 382,4 nel 1900; 506,7 nel 1911; 512,0 nel 1915; negli stessi anni, il personale in servizio era salito da 24.875 a 30.525 ed infine a 41.140 (9). È evidente, malgrado le polemiche ed i contrasti politici interni, l'espansione dello strumento militare marittimo del paese in quegli anni.

I provvedimenti legislativi più importanti che si susseguirono mantennero una sostanziale coerenza di linea, pur nel progressivo ampliarsi dell'orizzonte rispetto ai possibili avversari. Con legge del 13 giugno 1901, il bilancio della Marina fu consolidato nella somma di 123 milioni per l'esercizio 1900-1901 e di 121 milioni per gli esercizi successivi fino al 1905-1906. Con questo provvedimento, proposto dal ministro Morin, si poterono impostare, tra il 1901 ed il 1903, le quattro navi da battaglia del tipo *Vittorio Emanuele*: si trattava di unità corazzate medie - quasi una sorta di

---

(9) G. FIORAVANZO, *La Marina militare nel suo primo secolo di vita*, Roma 1961, pp. 52-54. I coefficienti di trasformazione dei valori sono stati calcolati dall'Istituto Centrale di Statistica.

“corazzate tascabili” dell’epoca - che erano state concepite per fronteggiare, in caso di conflitto, unità simili francesi. “A concetti analoghi, ma con dislocamenti minori, viene ispirata la costruzione degli incrociatori corazzati *Pisa* e *Amalfi* e dei due *San Giorgio* e *San Marco*, che rappresentano un miglioramento del tipo *Garibaldi*. Una notevole ripresa si registra nel settore del naviglio sottile, dove, tra il 1904 e il 1906, vengono impostati 11 cacciatorpediniere della classe *Bersagliere*, 6 torpediniere classe *Sirio*, 18 tipo *Pegaso*, 4 tipo *Orione* e la torpediniera costiera *Gabbiano*. Con questo gruppo di 40 unità viene iniziato il rinnovamento del naviglio silurante, visto che ormai quello esistente comincia a dare chiari segni di obsolescenza. Viene infine iniziata la costruzione nell’arsenale di Venezia di 5 sommergibili classe *Glauco*, per dotare anche la nostra marina di una prima serie operativa di questo tipo di unità” (10).

A prosecuzione dello sforzo iniziato, con legge del 2 luglio 1905 proposta dal ministro Mirabello e integrata da altro provvedimento del mese precedente, nella parte straordinaria dei bilanci della Marina degli esercizi dal 1904-1905 al 1916-1917 furono stanziati 132 milioni destinati alle costruzioni navali ed all’approvvigionamento di siluri, munizioni e mine. Dette leggi navali definivano per i dodici anni in questione le previsioni di spesa per il bilancio della Marina: 125 milioni per l’esercizio 1904-1905, 126 per l’esercizio 1905-1906, 133 per gli esercizi 1906-1907 e 1907-1908 e 134 per quelli successivi fino al 1916-1917. Ormai, dopo i primi interventi dello scorcio iniziale del secolo, si varava una legge navale dodecennale, che - sia pure integrata da altri provvedimenti decisi in relazione agli sviluppi di altre Marine o sotto il pungolo della congiuntura internazionale - avrebbe consentito ai responsabili della flotta di delineare una coerente politica di sviluppo nel lungo periodo.

Due nuove leggi - del 7 luglio 1907 e del 5 luglio 1908 - incrementavano le risorse già disponibili per le costruzioni navali, stabilendo l’anticipo ai due esercizi in corso delle somme straordinarie (11 milioni per anno) già stanziati, rispettivamente, per gli anni finanziari 1916-1917 e 1915-1916.

Lo sforzo, in coincidenza con le crescenti preoccupazioni per l’espansione della flotta austriaca, fu intensificato negli anni successivi. Con legge 27 giugno 1909, il bilancio della Marina per il 1909-1910 fu portato ad oltre

---

(10) COLLIVA, cit., p. 67. Per più precise e complete indicazioni vedi la serie *Navi d’Italia*, pubblicata dall’UFFICIO STORICO DELLA MARINA MILITARE: P.M. POLLINA, *Le torpediniere italiane 1861-1964*, Roma 1964; G. FIORAVANZO, F. GNIFETTI, P.M. POLLINA, G. RICCARDI, *I cacciatorpediniere italiani 1900-1966*, Roma 1966; F. BARGONI, *Esploratori, fregate, corvette ed avvisi italiani 1861-1969*, Roma 1969; G. GIORGERINI, A. NANI, *Le navi di linea italiane 1861-1969*, 3ª ed., Roma 1969; E. BAGNASCO, *I MAS e le motosiluranti italiane 1906-1968*, Roma 1969; G. GIORGERINI, A. NANI, *Gli incrociatori italiani 1861-1971*, 3ª ed., Roma 1971; P.M. POLLINA, *I sommergibili italiani 1895-1971*, Roma 1971.

163 milioni, mentre le somme già previste dalla legge del 1905 per costruzioni ed accessori salirono ad oltre 52 milioni per l'esercizio 1909-1910, a 60 per l'anno finanziario successivo, a 70 per il 1911-1912 e 1912-1913 e ad 80 per i tre esercizi dal 1913-1914 al 1915-1916. Un successivo provvedimento legislativo del 2 luglio 1911, n. 630, venne ad aggiungere altri 80 milioni all'anno per nuove costruzioni nei due esercizi 1916-1917 e 1917-1918. Dette misure consentirono alla marina italiana di riguadagnare un certo margine sulla flotta austriaca e di sostenere il proprio ruolo strategico di dominio assoluto del mare nel conflitto libico con la Turchia.

Ma non erano tempi tranquilli. Alla legge 31 marzo 1912, n. 194, che prevedeva uno stanziamento straordinario aggiuntivo seguirono, con il bilancio 1913-1914, provvedimenti atti a finanziare, oltre ai programmi già approvati con le leggi precedenti, un nuovo programma complementare di costruzioni che comportava un aumento rilevante di impegni: 270 milioni, comprensivi dei 15 decisi nel 1912. Altri incrementi nelle disponibilità destinate alla flotta si ebbero nell'anno successivo e, infine, la legge 16 dicembre 1914, n. 1354 - varata durante il periodo della neutralità italiana - stabilì un'ulteriore quota di 200 milioni ai finanziamenti già assicurati con i precedenti provvedimenti (11).

\* Può essere interessante rilevare come, sul canovaccio della legge navale del 1909, si siano innestati i successivi interventi diretti ad accelerare e ad integrare le risorse disponibili, tenendo conto dell'evoluzione della situazione politica e militare. E sembra che i nuovi provvedimenti in questione abbiano potuto conseguire lo scopo per il quale erano stati concepiti in virtù dell'esistenza di un programma di lungo periodo, che aveva favorito la formazione di un apparato produttivo nazionale capace - pur con taluni aspetti negativi che conosciamo (12) - di rispondere alle sollecitazioni della domanda. Ciò può avvenire soltanto nel tempo lungo, attraverso la realizzazione di programmi poliennali suscettibili di delineare la realizzazione di progetti non episodici. Si favorisce così la specializzazione produttiva, la ricerca costante del miglioramento e dell'adeguamento tecnologico nella difficile e delicata costruzione navale militare e nella sua sofisticata gamma di equipaggiamenti.

Vale la pena di ricordare, in proposito, come in Italia, alla vigilia del coinvolgimento del paese nel conflitto, sia stato possibile garantire l'allestimento accelerato delle corazzate monocalibro ed il completamento del

---

(11) MINISTERO DELLA MARINA, *Pro-memoria dimostrare lo sviluppo progressivo della R. Marina nel personale, nel materiale, nell'ordinamento e nelle spese*, Roma, ottobre 1924, p. 68; GABRIELE, *Lo strumento della legge navale, ecc.*, cit., pp. 12-14.

(12) Peraltro, anche V. CASTRONOVO, cit., p. 134, accenna agli "effetti positivi a lunga distanza del protezionismo".

naviglio sottile e sommergibile, secondo le richieste del nuovo capo di S.M. Thaon di Revel.

38. — Ma il primo quindicennio del secolo vide anche diverse e importanti decisioni di riorganizzazione e di riforma nella marina italiana. Un decreto del 23 gennaio 1904 riorganizzò i comandi e la struttura delle forze navali.

Le unità migliori della flotta furono raggruppate nella forza navale del Mediterraneo, cui era confidata l'azione difensiva ed offensiva principale e che disponeva di tre basi principali: La Spezia, Napoli e Messina. La collocazione delle basi, tutte sul Tirreno, appare abbastanza indicativa dell'orientamento che presiedeva a questa riorganizzazione, destinata ad articolarsi in seguito, sempre più, anche verso l'Adriatico. Vi erano poi una divisione di riserva, comprendente le altre unità di minore efficienza bellica e i Comandi speciali: la divisione navale oceanica, il Comando superiore delle torpediniere, le stazioni navali del mar Rosso e dell'oceano Indiano, la stazione navale dell'America.

La Commissione Franchetti aveva rilevato, oltre alle questioni di maggiore carica polemica perchè più facilmente utilizzabili ai fini della lotta politica, che molto vi era da migliorare nell'amministrazione della Marina. Anzi, aveva addirittura suggerito che ministro fosse nominato un civile, col compito primario degli affari amministrativi, lasciando allo Stato Maggiore la cura dei problemi militari. Non se ne fece nulla, ma diversi provvedimenti furono assunti allo scopo di promuovere una migliore efficienza nel settore marittimo militare. Nel 1906 fu istituita la direzione generale dei servizi amministrativi e delle contabilità (13), nell'intento di garantire un controllo più efficace sugli affari della Marina. Nella prima metà dello stesso anno altri provvedimenti migliorarono le condizioni del personale e stabilirono che la Marina avrebbe potuto procedere direttamente ai propri approvvigionamenti di carbone. Altre misure riguardarono la riorganizzazione dei depositi di munizioni e di viveri.

Il 10 febbraio 1907 fu istituita, con apposito RD, la carica di capo di Stato Maggiore della Marina, attribuita - a far data dal 1° aprile seguente - al VA Giovanni Bettolo, che era già stato due volte ministro. I poteri conferiti al capo di S.M., tuttavia, non erano particolarmente ampi, dato che i suoi compiti principali sembravano essere "in tempo di pace, l'alta direzione degli studi per la preparazione della guerra delle forze marittime", oltre alla predisposizione dei piani di mobilitazione in relazione alle direttive del ministro. A questi restavano praticamente affidate tutte le attività - militari, politiche ed amministrative - contrariamente alle proposte della Commissione Franchetti, senza alcuna suddivisione per materie.

---

(13) RD 15 luglio 1906, n. 402.

La legge 27 giugno 1907, n. 404 riordinò i corpi consultivi. Il Consiglio superiore restava l'organo consultivo principale ed il ministro era tenuto ad interpellarlo "sull'utilità, opportunità ed equità dei provvedimenti proposti, sull'armonia di essi con le leggi ed i regolamenti in vigore e, se implicavano spesa, sulla loro convenienza economica, sia assoluta che relativa". Vi si affiancava un Comitato ammiragli, cui dovevano essere sottoposte "le questioni di alta importanza relative al programma delle costruzioni navali, alla costituzione delle forze navali ed alla preparazione organica tanto nei riguardi del personale che del materiale", e un Comitato per l'esame dei progetti di nave, che doveva stabilire "i criteri informativi dello studio sui progetti, non che le direttive e le istruzioni necessarie per la esecuzione del programma generale stabilito dal ministro per le nuove costruzioni e per le trasformazioni e grandi riparazioni delle navi" (14).

Con decreto del ministro della Marina Mirabello del 19 gennaio 1908 fu istituita la "Scuola navale di guerra", che incominciò a funzionare il successivo 8 settembre a La Spezia e tenne quattro sessioni prima della grande guerra. Suo scopo era "di promuovere un pensiero navale sulla nostra preparazione militare, mercé il più largo contributo intellettuale"; pertanto, vi si dibattevano temi generali e tattici specifici, spaziando dalle considerazioni storiche di fondo all'esame di compiti specifici operativi in un determinato teatro di lotta marittima (15).

Dopo la riorganizzazione dei dipartimenti marittimi - Alto Tirreno con comando a La Spezia, Basso Tirreno con comando a Napoli, Jonio e Basso Adriatico con comando a Taranto, Alto Adriatico con comando a Venezia - avvenuta agli inizi del secolo, nell'aprile 1910 i comandi marittimi furono riorganizzati nelle piazzeforti di Genova, La Spezia, La Maddalena, Gaeta, Messina, Taranto, Brindisi, Ancona, Venezia. Nello stesso anno fu riordinato il servizio degli equipaggi e furono prese altre disposizioni dirette a favorire una migliore funzionalità delle varie branche di attività della Marina. Al ministero, dopo 20 anni, fu ripristinato l'incarico di segretario generale, affidato ad un militare, mentre l'incarico di sottosegretario passava ai politici.

Anche la collaborazione con le forze di terra riceveva nuovi impulsi. In cooperazione con l'esercito fu studiato e redatto, in quello stesso periodo, l'*Ordinamento per la difesa marittima* - cui prestò attenzione e cura

(14) COLLIVA, cit., p. 70. Cfr anche G. GALUPPINI, *Il Ministero della Marina 1863-1966*, in *Rivista Marittima*, supplemento al fascicolo di luglio-agosto 1970, pp. 27-8.

(15) BACCINI, cit., pp. 115-33. Dal 1921 divenne l'Istituto di guerra marittima. L'Istituto idrografico della Marina, fondato nel 1872, estese tra il 1900 e il 1915 la propria attività di rilevamento idrografico dall'Adriatico all'Oceano Indiano, cfr L. DI PAOLA, *L'Istituto idrografico della Marina, 1872-1972*, Genova, 1972 pp. 38-42.

particolari il Bettolo - e successivamente furono assunte nuove disposizioni per la creazione di un ente per la radio-telegrafia e le comunicazioni, in comune con l'esercito.

Col nuovo secolo uno spirito nuovo aveva pervaso la Marina. Al di là di ogni contrarietà e di ogni polemica, si manifestava un'azione continua di miglioramento e di preparazione. Anche certi atteggiamenti tipici del passato, caratterizzati dal pessimismo che consigliava solo ripiegamenti difensivi, furono sempre più frequentemente integrati - quando non addirittura sostituiti - da intenti offensivi. Contribuiva a ciò, naturalmente, anche la modifica del quadro politico e strategico, che non era più fermo alla prospettiva del disastroso confronto con i paesi marittimi occidentali, ma che andava evidenziando sempre più un'altra ipotesi di guerra, quella con l'Austria-Ungheria.

39. — In quegli stessi anni ebbe un'espansione rilevante anche la marina mercantile e l'attività economica e commerciale ad essa collegata. Quell'atteggiamento di intervento attivo a sostegno che lo Stato italiano aveva assunto nei confronti delle attività marinare dopo l'inchiesta Boselli, divenne una costante, sia pure con una diversa modulazione di intensità a seconda dei periodi e del tipo di intervento. Sola eccezione furono i premi di navigazione, che furono aboliti perchè si ritenne che avessero dato cattiva prova. Il problema che stava alla base della scelta di fondo consisteva nel fatto che la marina mercantile di un paese del livello nazionale dell'Italia unitaria aveva molto poco in comune con quelle degli stati regionali preunitari, per cui la costruzione di uno strumento mercantile marittimo doveva essere affrontata in tempi lunghi, durante i quali occorreva rassegnarsi all'idea che la marina mercantile italiana avrebbe avuto bisogno di aiuti non solo per decollare, "ma anche per sopravvivere" (16).

Malgrado, infatti, lo sviluppo che il settore registrò in Italia col nuovo secolo, dopo la grave crisi postunitaria, il ritmo di crescita risultava ancora lento, di fronte a quello delle grandi nazioni marittime, che erano in grado di far affluire forti investimenti nell'industria armatoriale ed in quella cantieristica, avvalendosi anche di un ambiente più maturo dal punto di vista economico (17).

(16) FLORE, cit., II, Roma 1970, p. 306. Per tutto quanto segue cfr *ibidem*, II, pp. 305-11, 373-97, 477-87, 552-62, 625-41 e III, Roma 1973, pp. 187-334.

(17) Osservava, infatti, la Commissione Pantano che "mentre le maggiori nazioni marittime dedicavano fortissimi capitali al rapido incremento e alla pronta trasformazione delle loro flotte, in Italia, l'incremento e la trasformazione avvenivano assai lentamente", COMMISSIONE PARLAMENTARE D'INCHIESTA SUI SERVIZI MARITTIMI, *Atti*, Roma 1906 (3 volumi), I, p. 20. E infatti in quel periodo nei porti italiani facevano capo 97 linee di armatori nazionali e ben 386 di armatori stranieri (104 inglesi e altrettante tedesche, 42 francesi, 36 austriache, 22 spagnole e altrettante olandesi): mentre gli italiani avevano di norma il capolinea negli scali nazionali, gli stranieri potevano servirli con semplici "toccate", che rendevano più attiva la linea, integrandola meglio con altre relazioni estere.



Dal punto di vista tecnologico, inoltre, le flotte commerciali attraversavano allora un periodo di trasformazione, che complicava il problema degli investimenti. E tuttavia - malgrado una posizione geografica al centro del Mediterraneo che il Bettolo definiva "disgraziatissima" (18) - la spinta all'espansione traeva fondamentali motivazioni politiche dalle ambizioni italiane, dai nuovi insediamenti coloniali, dall'esigenza insopprimibile di affermare concretamente anche nel campo economico marittimo una presenza dovunque fosse utile. Ed era utile essere presenti nel Levante, se si voleva prenotare una posizione importante dalla disgregazione dell'impero turco. Era utile essere presenti nel bacino centrale per rafforzare le proprie aspirazioni libiche, nel bacino occidentale per contrattare l'intensità della propria componente commerciale contro quella degli altri concorrenti nei porti medesimi dello Stato, in Adriatico per la rinnovata rivalità con gli Austriaci, in Atlantico per supportare l'emigrazione.

Di qui una scelta quasi obbligata, cui non mancò, peraltro, anche la spinta di concreti interessi diretti, soprattutto liguri.

La flotta mercantile, che nel 1900 era composta da 5.957 unità per 945.000 t., contava 5.534 unità per 1.026.000 t. nel 1905, 5.459 unità per 1.107.000 t. nel 1910, 5.381 unità per 1.267.000 t. nel 1915. È evidente, dall'andamento opposto della consistenza delle navi e del loro tonnellaggio, l'aumento del tonnellaggio unitario medio, che nel quindicennio crebbe dell'80%. Ma i cambiamenti più importanti erano di carattere qualitativo, chè nel 1900 le navi a propulsione meccanica erano 446 per 377.000 t. a fronte di 5.511 velieri per 568.000 t., mentre nel 1915 le unità a vapore erano diventate 644 per 934.000 t. a fronte di 4.737 velieri per 332.000 t. (19). In termini di tonnellaggio, il naviglio a vapore si era quasi triplicato, mentre quello a vela aveva subito una contrazione del 40%. Lo sviluppo della flotta a propulsione meccanica appariva fortemente concentrata in Liguria, specie a Genova, poi in Sicilia; la marina a vela, invece, appariva più distribuita, con le unità maggiori - e quindi il maggiore tonnellaggio - ancora in Liguria, seguita dalla Campania,

---

(18) Perché le navi italiane dovevano spingersi fuori del Mediterraneo per controbattere la concorrenza in maniera consistente. Citato da N. ALBINI, *Il problema dei cantieri navali*, in *Riforma Sociale*, 1932, p. 456. Analogamente il FLORE, cit., III, p. 209, pone l'accento sugli svantaggi comparativi che derivavano all'Italia dalla sua posizione geografica in ordine alla concorrenza internazionale.

(19) ISTAT, *Sommario di statistiche storiche italiane 1861-1955*, Roma 1958, p. 138. Vedi anche M. GABRIELE, *Lo sviluppo della marina mercantile italiana*, in *Il Veltro*, 1965 (IX), n. 3, pp. 327-48.

dalla Sicilia e dalla Toscana (20). Tale situazione evidenziava l'andamento non uniforme del processo di sostituzione del vapore alla vela nel territorio nazionale, processo che aveva privilegiato la regione marittima più industrialmente e finanziariamente forte, anche nel settore siderurgico ed in quello meccanico.

Prendendo in esame gli stessi anni considerati a proposito della flotta, appare evidente la grande espansione del traffico. Il movimento generale della navigazione per operazioni di commercio salì da un tonnellaggio complessivo delle navi arrivate e partite nei porti nazionali pari a milioni tsl 60,3 nel 1900 a milioni tsl 102,4 nel 1910 ed a 79 nel 1915 (incise su questo anno la diminuzione del complessivo movimento per operazioni di commercio indotto dalla guerra); contemporaneamente le merci sbarcate e imbarcate passarono da t. milioni 16,9 nel 1900 a t. milioni 27,6 nel 1910 e nel 1915 ed i passeggeri complessivi da 1 milione nel 1900 ad oltre 2 milioni nell'ultimo quinquennio considerato. Eucleando dai dati sopraesposti quelli corrispondenti al traffico internazionale nei porti dello Stato, il tonnellaggio totale saliva tra il 1900 e il 1910 da 14,4 milioni tsl a 25,9 nel 1910 per ridiscendere, in relazione ai noti avvenimenti, a 16,6 nel 1915. Ma la partecipazione della bandiera italiana a tale traffico internazionale complessivo, sebbene la flotta mercantile nazionale avesse avuto una crescita quantitativa e qualitativa, diminuiva nel tempo, passando dal 67% del 1900 al 26% del 1910 ed al 44% nel 1915, con l'aiuto della guerra (21). È evidente che l'apertura ai traffici dell'Italia ed il suo complessivo sviluppo furono, in questi anni, superiori ai pur apprezzabili progressi della sua marina mercantile, nella quale andavano affermandosi, dopo le vecchie compagnie di navigazione legate alla storia del Risorgimento, grandi imprese moderne. "Si diffondeva un fenomeno che appariva assai importante, perchè si era avuto nel passato e si sarebbe riprodotto a ritmo sempre più accelerato nel periodo successivo: le concentrazioni. Ogni passo innanzi che l'armamento italiano compiva, era contrassegnato da rimaneggiamenti delle partecipazioni, assunzioni di pacchetti di controllo, movimenti finanziari ed azionari,

---

(20) Secondo i dati desumibili dalle *Relazioni ufficiali* della direzione generale della marina mercantile - i cui dati sono un pò diversi da quelli utilizzati fin qui - in Liguria risultavano immatricolate, nel 1900, il 64% delle unità a vapore italiane, passate al 68% nel 1910 ed al 71% nel 1914, benchè il complessivo tonnellaggio nazionale a vapore si fosse quasi triplicato nel quindicennio; nello stesso periodo i vapori della Sicilia, seconda regione in quanto a vapori iscritti, scese dal 25% del totale nazionale al 14%, malgrado un incremento assoluto del tonnellaggio del 56%. Quanto alla flotta a vela, pur scontando la forte diminuzione verificatasi nel periodo considerato, ancora nel 1914 la maggior quota del tonnellaggio era ligure, cui seguivano quelli campano, siciliano e toscano; ma il numero delle unità era molto più alto in queste ultime regioni: evidente appariva l'inferiorità media di stazza unitaria del naviglio non ligure, che di norma significava inferiorità qualitativa.

(21) ISTAT, *Sommario di statistiche storiche 1861-1955*, cit., pp. 139, 142.

tutti tendenti in pratica alla eliminazione delle imprese minori e più fragili per dar luogo alla affermazione di imprese dimensionalmente più idonee a sostenere l'impegno della gestione e della concorrenza" (22).

Venti anni dopo l'inchiesta Boselli, una nuova indagine sulla marina mercantile fu compiuta dalla "commissione Pantano", così detta dal suo presidente, deputato repubblicano di Enna. Il tema principale dell'esame che la commissione parlamentare doveva compiere era circoscritto ai servizi marittimi sovvenzionati, ma l'inchiesta si allargò a tutti gli aspetti della vita marinara e rappresentò certamente un episodio di grande importanza nella storia della politica italiana del settore (23). L'occasione era stata offerta dalla scadenza, al 30 giugno 1906, delle precedenti convenzioni marittime, ma non si poteva isolare un fenomeno dall'intero contesto della marina mercantile, per cui i lavori della commissione fornirono una serie di giudizi e di indicazioni sulla situazione e sulle prospettive del settore marittimo nelle sue varie articolazioni. Si può forse affermare che, a differenza della posizione assunta dal Boselli, che era stata prevalentemente "difensiva", la commissione Pantano puntò a rilanciare la marina mercantile italiana in chiave "offensiva", nella convinzione che lo Stato doveva sostenerla e non lasciarla indifesa di fronte alla forte concorrenza straniera.

Quanto alle convenzioni, la commissione criticò la mancanza di "cura avveduta e previgente per uno sviluppo graduale dei servizi in rapporto all'evolversi del commercio nazionale": nel passato si era "proceduto quasi per sovrapposizioni successive sotto la pressione del momento", ossia in una visione costantemente congiunturale e non di medio-lungo periodo. Constatato che le compagnie italiane beneficiarie delle sovvenzioni finivano per porre fuori mercato la quota dell'offerta nazionale non sovvenzionata sulle relazioni da esse servite, senza peraltro riuscire a sconfiggere la concorrenza estera, veniva rilevato che il naviglio impiegato dalla compagnia convenzionata - la potente Navigazione Generale Italiana (NGI) - era obsoleto e lento. Per le nuove convenzioni venivano proposte le linee per le isole che avevano minore sviluppo economico e quei collegamenti internazionali di "grande interesse commerciale e politico che non possono trovare alimento sufficiente nel traffico". Questo comportava l'aumento delle linee sovvenzionate da 44 a 63; il tonnellaggio avrebbe dovuto aumentare da 196.000 t. a 396.000 ed essere distribuito con equità tra i vari compartimenti marittimi.

La presentazione delle conclusioni della commissione, nel 1906, diede il via ad una diatriba tra coloro che volevano, come il Pantano, la fine del monopolio di una sola compagnia e coloro che sostenevano essere questa,

(22) GABRIELE, *Lo sviluppo della marina mercantile italiana*, cit., pp. 333-34.

(23) COMMISSIONE PARLAMENTARE D'INCHIESTA SUI SERVIZI MARITTIMI, *Atti*, 3 volumi, Roma 1906.

dopotutto, lo strumento più forte dell'armamento italiano. Si diede luogo così a diversi rinvii, anche perchè si volevano collegare le nuove disposizioni con altre provvidenze a favore della marina libera e dei cantieri. Fu finalmente varata la L. 5 aprile 1908 n. 111 che prevedeva l'attribuzione alle FS di 4 linee per la Sicilia e la Sardegna, che avrebbero dovuto essere servite con navi concepite per fungere da incrociatori ausiliari e comandate da ufficiali iscritti alla riserva navale. Nel frattempo infuriavano le polemiche, sia in relazione alla distribuzione del naviglio tra i vari compartimenti, sia in relazione all'atteggiamento assunto dalla NGI, che affermava di avere, per i servizi sovvenzionati, oneri maggiori che non per quelli liberi e chiedeva quindi di dismetterli.

Fu costituito un Comitato per i servizi marittimi, ma i problemi della marina mercantile erano ormai diventati un punto di scontro nella politica interna. Il presidente pro-tempore, Giolitti, tentò un accordo con il sen. Piaggio - la cosiddetta "soluzione genovese" - ma dovette rinunciare e, nell'infuriare delle polemiche, pur essendosi proceduto in qualche modo alle aste di aggiudicazione dei servizi, Giolitti preferì passar la mano e si dimise. Il Bettolo, ministro della Marina nel successivo governo Sonnino, ottenne dai precedenti vincitori una certa redistribuzione (oltre ai vincitori Parodi e Peirce entravano anche il Lloyd Sabaudo, la Veneziana e la Puglia), ma il dibattito si fece ancora più aspro ed il governo cadde proprio sul problema delle convenzioni.

Il nuovo ministro della Marina, Leonardi Cattolica, escogitò una soluzione transitoria - consacrata dalla L. 13 giugno 1910, n. 306 - che prevedeva la creazione di una compagnia consortile temporanea, incaricata di gestire provvisoriamente i servizi: la Società nazionale dei servizi marittimi. Lo stesso provvedimento conteneva altre disposizioni significative, come il contributo di nolo, il sostegno ai cantieri e la creazione di un Istituto per il credito navale.

L'assetto definitivo si ebbe con la L. 22 dicembre 1912, n. 316 - integrata dalle L. 685 e 686 del 30 giugno 1906 - che stabiliva per i servizi nazionali una nuova distribuzione tra la Società marittima italiana (filiazione del Lloyd Sabaudo, cui fu attribuito il settore del Tirreno superiore), la Sicilia (Tirreno inferiore), l'Italia servizi marittimi (filiazione della NGI, cui fu attribuito l'Adriatico e la linea celere per l'Egitto). La nuova ripartizione favoriva ancora l'armamento genovese, tenuto anche conto dei traffici complessivi nei diversi settori costieri <sup>(24)</sup>. Per le rotte internazionali - definite

---

(24) Per averne un'idea, basta scorrere i dati seguenti che indicano, in migliaia di t. imbarcate e sbarcate, il traffico complessivo dei diversi settori costieri negli anni 1900 e 1914: Liguria, 6.668 e 9.934; Tirreno, 3.918 e 9.413; Ionio, 189 e 652; Adriatico, 2.883 e 4.822; Sardo, 603 e 912; Siculo, 2.837 e 3.424. Peraltro, rispetto al passato, le posizioni relative di Venezia e di Palermo migliorarono.

con le L. 29 maggio 1913, n. 500, 501, 502 - il quadro era più ampio che nel passato: una ottantina di servizi, di cui uno solo - quello per Batavia, confermato alla Nederland - affidato ad armatori stranieri.

La rete comprendeva probabilmente più servizi per le coste africane e balcaniche di quanto la situazione commerciale effettivamente richiedesse, ma alla luce delle nuove ambizioni italiane se ne comprendeva l'intima ragione, dovuta più a fattori politici e militari - la dipendenza della marina mercantile dallo stesso dicastero della marina militare favoriva una gestione unitaria dello sforzo - che a fattori economici (25).

Per i trasporti marittimi liberi, la L. 16 maggio 1901 aveva diminuito i premi di navigazione, mantenendoli - praticamente dimezzati - solo per le navi di costruzione nazionale, in ragione di lire 0,45 per 100 miglia e per t. di stazza lorda per i piroscafi e 0,20 per i velieri più recenti. Successivamente il Bettolo e il Mirabello pensarono ad un intervento basato su un "contributo di nolo" commisurato al t. di carico in importazione ed esportazione trasportate da navi italiane e relativo, in entrata, alle materie prime ed ai semilavorati per l'industria e, in uscita, ai prodotti agricoli e industriali nazionali. Una parziale riserva di bandiera fu poi fissata, con L. 6 luglio 1911 n. 674, per l'importazione di 700.000 t. di carbone, da destinare per 600.000 alle FS e 100.000 alla marina militare. Nello stesso anno un altro provvedimento (26) riconfermava i premi di navigazione del 1901, che furono però riassorbiti dalla nuova L. 22 giugno 1913, n. 784, la quale stabiliva che avrebbero potuto essere corrisposti contributi di nolo pari al 2,50 % del valore delle navi stazzanti più di 1000 tsl, purché avessero meno di 20 anni

---

(25) Un giudizio critico veniva espresso, sull'insieme di queste misure, dall'addetto navale francese a Roma, TV d'Huart, nel suo rapporto annuale del 30 dicembre 1912 al ministro della Marina, AMF, BB 3, 126, q: "Da questo insieme di misure legislative più o meno in corso d'esecuzione emerge che il governo cerca di indicare lui stesso la via alla sua flotta mercantile per mezzo di sovvenzioni assegnate a linee scelte a priori. Fino ad oggi il risultato non è molto soddisfacente. In genere, le grandi compagnie come la Navigazione generale, il Lloyd Sabaud, il Lloyd italiano, la Veloce, disertano le aste, si formano all'ultimo momento società d'esercizio che ricomprano il materiale dei predecessori e lo cedono alla scadenza del contratto con un buon utile, senza contribuire affatto allo sviluppo marittimo del paese. È così che il fondo dei servizi sovvenzionati è assicurato da un vecchio residuo di navi della Navigazione generale che le ha passate ai Servizi marittimi, i quali li passeranno ai nuovi concessionari. In tutto ciò lo Stato italiano sostituisce la propria iniziativa a quella dei privati, ed io credo che l'errore iniziale di guidare invece di incoraggiare produca queste delusioni. Il movimento marittimo deve restare in rapporto con il movimento economico di un paese e non può svilupparsi indipendentemente da esso. Un'ingerenza troppo attiva del governo fa intervenire concetti politici che non sono necessariamente in armonia con i bisogni del commercio. Io non considero quindi come vantaggiose le misure assunte fino ad oggi per sviluppare la marina mercantile italiana".

(26) L. 13 luglio 1911, n. 745.

di età e fino ad un massimo di 160 giorni di navigazione effettiva all'anno. Si trattava, in sostanza, di un contributo di interesse sugli investimenti nel naviglio di una certa consistenza unitaria, che aveva lo scopo di attirare nell'armamento maggiori capitali (27).

40. — L'industria cantieristica fu sostenuta, all'inizio del secolo, con provvedimenti di sanatorie e di rifinanziamento, che tendevano a riconfermare la linea di aiuti precedentemente fissata. Il ministro Morin, con la L. 21 maggio 1901, riorganizzò i termini dell'intervento pubblico cercando di collegare in termini economici gli interessi della siderurgia e quelli dei cantieri navali che lavoravano in ferro. Furono quindi concessi premi di costruzione per tonnellaggio in relazione alla velocità per le navi in ferro; anche per i velieri, sia pure ad un livello inferiore, furono fissati contributi: in entrambi i casi, la quantità di tonnellaggio assistita era regolata da un tetto annuale; le provvidenze erano decrescenti nel tempo, nell'evidente speranza di avviare gradualmente le imprese di costruzione navale verso un proprio naturale equilibrio economico.

La commissione Pantano criticò aspramente il sistema di sostegno, rilevando che si veniva costituendo una catena di beneficiati che dagli armatori risaliva ai cantieri e da questi alla siderurgia. Si proponeva, pertanto, di eliminare i premi e di articolare in loro vece l'aiuto attraverso esenzioni doganali e vantaggi fiscali e creditizi. Ciò avrebbe aperto la porta ad importazioni massicce dalle industrie siderurgiche straniere e gli esponenti nazionali del settore ottennero prima una proroga del vecchio regime, poi la L. 13 luglio 1911, proposta dal ministro Luzzatti, che manteneva i contributi modulandoli in relazione alle caratteristiche degli scafi ed alla velocità delle macchine motrici. Anche le riparazioni navali ricevevano un aiuto. Sia per le costruzioni che per le riparazioni veniva fissato un tetto massimo per la produzione assistibile.

La produzione cantieristica navale di piroscafi venne a collocarsi intorno alle 20.000 t. nel 1904 - dopo il massimo di 57.000 t. nel 1901 - per poi registrare 34.500 t. nel 1905, 16.900 nel 1911, 46.000 nel 1913: probabilmente il reale carico di lavoro era più lineare, tenuto conto dei tempi intercorrenti tra l'impostazione e il varo delle navi. Dal punto di vista qualitativo non c'è dubbio che si sia prodotto nel tempo, anche se a costo di sacrifici dell'erario, un considerevole miglioramento, mano a mano che venivano realizzate le grandi unità transatlantiche per merci e passeggeri, queste ultime in relazione anche alla domanda di trasporto proveniente dall'emigrazione, che fu gradualmente recuperata alla bandiera italiana (28).

(27) Cfr anche E. CORBINO, *Annali dell'economia italiana*, Napoli 1930-38, V, p. 306.

(28) Vedi FLORE, cit., III, pp. 157-208.



La localizzazione dei cantieri navali e delle officine meccaniche ad essi collegate era significativa. La Liguria faceva la parte del leone, con 6 cantieri navali e 17 officine e stabilimenti meccanici nel 1902 che diventarono al 1914, rispettivamente, 9 e 32: per avere l'idea del peso preponderante dell'industria navale ligure, occorre tener presente che il totale italiano assommava 13 cantieri e 37 officine e stabilimenti meccanici nel 1902, che nel 1914 passarono a 17 ed a 68 (29).

Essenziale per i traffici marittimi restava, naturalmente, l'infrastruttura portuale, per la quale si era speso molto, durante il sec. XIX, ma non sempre con i risultati che si erano sperati. La commissione Pantano ritenne di individuare due ordini di errori caratteristici nella politica portuale italiana. Il primo consisteva nel cedimento alle istanze dispersive dei piccoli porti, che avevano finito per condizionare una serie di interventi scarsamente coerenti, nei quali era assente una vera strategia di fondo. Il secondo derivava dalla cattiva abitudine di non programmare compiutamente, con i mezzi necessari e in tempi stretti, gli interventi nelle opere marittime che si decideva di realizzare, con la conseguenza di ritardare molto il compimento dei lavori e quindi la realizzazione del disegno che aveva dato origine alla scelta, di far levitare enormemente i costi nei tempi lunghi tra uno spezzone di opera e l'altro e, infine, di favorire la stessa distruzione di manufatti in costruzione ad opera delle mareggiate. La diagnosi era esatta, e l'esperienza ben diversa di Genova confermava che si sarebbe dovuto cambiare registro. Occorreva stabilire con coraggio le priorità che erano utili al paese e concentrarvi tempestivamente la spesa necessaria.

Fu nominata una commissione nel 1904, con il compito di preparare un piano regolatore dei porti del Regno (30). Essa avrebbe dovuto esaminare la situazione portuale italiana con l'eccezione di Genova e di Napoli, per cui erano stati previsti interventi speciali; in realtà i problemi di Napoli erano così acuti che non si poté fare a meno di prenderli in considerazione anche nel piano. Durante i lavori si andarono accumulando, naturalmente, le istanze più varie e nel 1906 il ministro Gianturco chiese alla commissione di elaborare un piano organico generale delle proposte. Ne uscì un programma che comprendeva interventi per 186 milioni in 94 scali; da questo abbozzo fu

---

(29) Quanto alle altre regioni, la Toscana 2 cantieri (2 officine e stabilimenti meccanici) aveva nel 1900 e 2 (3 officine) nel 1914; la Campania scendeva da 2 (3) ad 1 (3); il medio-basso litorale adriatico (Romagna, Marche, Puglia) saliva da 1 (6) a 2 (11); il Veneto da 1 (4) saliva pure a 2 (5); la Sicilia ne aveva 1 (4) nel 1900 ed 1 (7) nel 1914. In Sardegna non v'erano cantieri: le officine salivano da 1 a 3 nei 14 anni in questione.

(30) COMMISSIONE PER IL PIANO REGOLATORE DEI PORTI DEL REGNO, *Atti e relazione riassuntiva*, 2 volumi, Roma 1910.

tratta la L. 14 luglio 1907, n. 542, che prevedeva interventi in 25 porti "principali" (31) e 69 minori; la spesa complessiva era prevista in oltre 137 milioni, di cui 30 per gli scali minori, dislocata in 15 esercizi finanziari. Ai porti di IV classe sarebbero stati destinati 6 milioni.

A parte gli interventi speciali per Napoli (32), lo Stato si sarebbe accollato una quota che poteva andare fino al 50% del costo delle opere, mentre in precedenza ci si era fermati al 30%. I risultati furono molto positivi, e l'attuazione delle nuove infrastrutture fronteggiò efficacemente l'aumento del traffico, che nel 1913 avrebbe visto 5 scali italiani superare nel traffico merci il milione di t. (33), con incrementi anche di 10 volte rispetto ai primi anni di vita dello Stato unitario italiano.

Come scrive il Flore, il grandioso sforzo costruttivo era stato coronato da un successo sostanziale: "il sistema portuale non costituiva più una strozzatura dello sviluppo economico della nazione" (34).

Naturalmente, la maggiore efficienza del sistema dei porti e degli approdi rappresentava un potenziamento per tutto il settore marittimo, militare e mercantile. Il potere navale italiano, nella sua accezione più larga, usciva rinforzato in maniera apprezzabile da tutta l'opera svolta dai ministri della Marina, sia in relazione alla espansione delle flotte che al rafforzamento delle basi e dei porti, sia - infine - al consolidamento dell'industria siderurgica, cantieristica e degli armamenti. Che poi questa ultima azione, la più controversa, fosse costata molto al paese, è un fatto. Che fosse troppo, è difficile dire.

---

(31) Erano: Ancona, Bari, Brindisi, Cagliari, Carloforte, Catania, Civitavecchia, Golfo Aranci, Livorno, La Maddalena, Napoli, Palermo, Ravenna-Porto Corsini, Porto Empedocle, Porto Torres, Reggio Calabria, San Benedetto del Tronto, Santo Stefano, Savona, La Spezia, Torre Annunziata, Trapani, Venezia, Chioggia, Villa San Giovanni. Come si vede, le spinte locali erano riuscite ad essere ben presenti.

(32) A Napoli, dopo gli studi della COMMISSIONE REALE PER L'INCREMENTO INDUSTRIALE DI NAPOLI, istituita nel 1902 (vedi *Relazione*, Napoli 1903) e di altri organi, erano stati assegnati, per interventi portuali, 15 milioni con la L. 13 marzo 1904 n. 102; 12,5 milioni con la L. 8 luglio 1904, n. 35 per la rinascita economica della città; 11 milioni con la L. 14 luglio 1907, n. 542; 41,3 milioni con la L. 12 marzo 1911, n. 258.

(33) Si trattava dei porti di Genova (7,4 t. milioni), Venezia (2,8), Napoli (2,4), Savona (1,8), Livorno (1,6).

(34) FLORE, cit., II, p. 641.

## CAPITOLO IX

## ANALISI E PROSPETTIVE NAVALI

41. "Il problema marittimo italiano". — 42. Studi e piani contro l'Austria. — 43. Un memorandum dell'Ammiraglio britannico. — 44. Cooperazione marittima anglo-francese in Mediterraneo.

41. — Nel gennaio 1909 il com. Sommi portò personalmente, in via riservatissima, uno studio manoscritto al ministro della Marina, VA Mirabello. Lo studio non era firmato, ma era stato steso dal generale Baldissera e recava in calce, con inchiostro rosso, osservazioni di pugno del generale Saletta. Il tema cui i due generali, ormai senatori del Regno, avevano dedicato le loro fatiche era condensato nel titolo del lavoro: "Il problema militare marittimo" (1).

L'elaborato incominciava così: "L'assetto navale di un paese deve corrispondere alla sua politica estera. Gli Stati che non sanno commisurare nel tempo i loro apparecchi militari alla politica che seguono, possono andare incontro a dolorose sorprese, a crudeli disinganni. Perciò occorrerà, innanzitutto, che il governo precisi la sua politica estera". Osservato che in precedenza punto di riferimento quasi obbligato era stata l'ostilità con la Francia, lo studio proseguiva: "Ora invece che l'obiettivo di una possibile, anzi probabile, guerra è mutato, e che questo non è più la Francia, ma sebbene l'Austria-Ungheria, il nostro sguardo dovrà essenzialmente rivolgersi verso l'Adriatico...".

Naturalmente la marina italiana avrebbe dovuto tener conto anche di altri sempre possibili conflitti che avrebbero potuto prodursi in relazione all'andamento della politica internazionale, degli interessi commerciali del paese, dell'esigenza di proteggere l'emigrazione di origine nazionale. Ma in linea di massima, era opportuno non dimenticare che l'Italia ben difficilmente avrebbe potuto affrontare con speranze di vittoria le grandi nazioni

---

(1) In AMR, 296, 1. Il gen. A. Baldissera (Padova 1838 - Firenze 1917) aveva comandato l'VIII corpo d'armata nel 1897, dopo le campagne d'Africa, ed era stato nominato senatore nel 1904. Il gen. T. Saletta (Torino 1840 - Roma 1909), era stato capo di S.M. dell'esercito nel 1896 ed era stato nominato senatore nel 1900: aveva fama di uomo estremamente severo. Il documento in questione fu trasmesso il 25 gennaio 1909 dal ministro della Marina, Mirabello, al capo di S.M. della Marina, Bettolo.

marittime occidentali, Gran Bretagna e Francia. Peraltro, gli altri interlocutori navali presenti nel Mediterraneo - Spagna, Grecia, Turchia - apparivano "molto inferiori" all'Italia, mentre altre grandi Potenze, come la Germania, la Russia, gli Stati Uniti e il Giappone, non avevano interessi nel grande bacino marittimo interno in cui si trovava la penisola.

"Nel Mediterraneo, adunque, sia per amicizia di alcune potenze (sulle quali sarà pur sempre bene vigilare), sia per debolezze o lontananza di altre, la situazione non ci crea vere preoccupazioni impellenti. Non così invece nel chiuso e ristretto bacino dell'Adriatico. Nell'attuale momento storico... l'obiettivo principale di guerra per l'Italia è l'Impero austro-ungarico; conseguentemente il bacino dell'Adriatico assurge, per la nostra Marina, ad una importanza affatto eccezionale. Con ciò non è detto che la pace non possa durare... ma ci conviene agire fin d'ora come se la guerra col vicino Impero dovesse scoppiare da un momento all'altro. Ed in ogni suo studio, ed in tutta la sua attività di preparazione alla guerra la Marina dovrà conformarsi a questa eventualità; l'idea di una possibile guerra con l'Austria dovrà guidare tutti i suoi passi ed influire su tutte le sue decisioni, concorrente la difesa costiera e l'organizzazione e composizione delle nostre forze navali.

Nel nostro sviluppo navale noi dovremo tener l'attenzione nostra rivolta costantemente sullo sviluppo navale dell'Austria ed a questo proporzionare il nostro, tenendo bene presenti le speciali condizioni del bacino marittimo che dovrà essere il teatro principale della lotta.

Il nostro litorale adriatico è una frontiera aperta all'invasione nemica, come è aperta la nostra frontiera terrestre orientale; e per difendere questi fronti scoperti, ci è forza ricorrere all'azione mobile dell'esercito e della flotta...". La memoria proseguiva: "... la geografia e la topografia nell'Adriatico ci sono assolutamente nemiche; e questo stato infelice di cose non potrà non influire sul modo di condurre le operazioni di guerra, obbligandoci ad affidare la nostra fortuna alle navi: ci darà forza, cioè, nell'Adriatico, di metterci in condizioni di dare alla possibile guerra un carattere assolutamente offensivo. Noi dobbiamo prepararci ad attaccare audacemente: la situazione geografica e topografica ce lo impone in modo inesorabile".

Questo punto di vista non era condiviso, per la verità, dal generale Salletta, il quale osservava: "Il volere sopperire alle condizioni difficili della nostra situazione nell'Adriatico con un'azione offensiva audace, richiede, per non andar incontro ad un insuccesso, oltre alle qualità morali e manovriere della flotta la *possibilità* di cogliere il momento favorevole e quindi

l'autonomia nella flotta" e la sua capacità di condurre le operazioni necessarie per tenere sotto controllo ed agganciare l'avversario (2).

L'estensore della memoria forniva una precisa indicazione del rapporto quantitativo a suo parere necessario per assicurare alla marina italiana la superiorità richiesta dalle circostanze. "Nel giudicare pertanto della nostra potenza navale, della sufficienza o meno della nostra flotta, della capacità di questa a sostenere un combattimento vittorioso..." occorreva far riferimento "in special modo alle condizioni della marina austriaca ed a questa proporzionare la nostra preparazione guerresca, difensiva ed offensiva. E così, a cagion d'esempio, se l'Austria arriva a mettere in mare 10 corazzate, a costruire 4 sottomarini, etc., noi dobbiamo allestirne il doppio".

Come orientamento generale, il tipo di naviglio di cui la suggerita condotta offensiva induceva la scelta appariva abbastanza evidente: occorreva "provvedere *soprattutto* allo sviluppo ed alla forte costituzione della *forza da battaglia*", come linea principale della politica della flotta (3).

Data per scontata "la superiorità accertata del naviglio nostro" - sia in rapporto al numero delle navi, che alla loro potenza e velocità - lo studio passava ad analizzare la situazione delle basi in Adriatico. Ne risultava evidente la situazione migliore della marina austriaca, le cui basi potevano, tutt'al più essere bloccate dal mare, ma difficilmente attaccate (4), mentre da parte italiana mancava proprio la base principale.

---

(2) Cosa intendesse il Saletta per "autonomia" era spiegato in un'altra precedente annotazione: "Considerata la natura dei due litorali italiano ed austriaco del mare Adriatico ed il loro ordinamento a difesa, per il che la flotta italiana che entra nell'Adriatico è abbandonata alla sola sua esclusiva efficienza, ne deriva che la sua potenza deve essere tale da permetterle in ogni istante ed in ogni luogo di misurarsi con vantaggio contro la flotta austriaca, sia che quest'ultima l'attacchi, sia che si trovi essa stessa nella circostanza favorevole di attaccare l'avversaria. A rendere tale la flotta italiana debbono convergere tutti i mezzi di preparazione ed ordinamento della potenza navale italiana. E cioè essa dovrà essere così provvista di mezzi da poter possantemente mantenere con navi celeri e leggere il contatto con la flotta nemica, spiarne e conoscere i movimenti, essere in collegamento con essa ed avere tale autonomia da poter far senza dei porti di rifornimento per un tempo notevole".

(3) Anche su questo punto vi era un'annotazione del Saletta, che si ricollegava a quella riportata nella nota precedente: "La proporzione poi fra i vari tipi di navi della flotta italiana deve poter assicurare alla flotta stessa i mezzi d'azione di cui si è detto, ed inoltre soddisfare agli obiettivi generali dell'azione sua, *sia durante la mobilitazione che dovrebbero avere in mira essenzialmente la difesa delle coste nei punti più vulnerabili*, sia dopo la medesima e cioè la flotta nemica, le sue piazze marittime, ecc."

(4) Pola era definita "piazza marittima di primissimo ordine, che può essere bloccata, ma non attaccata"; Sebenico "piazza marittima facilmente difendibile, che può offrire sicuro ancoraggio a innumerevoli navi, ma che può essere anche facilmente bloccata"; Ragusa "piazza forte marittima, sebbene, così com'è, non abbia molta importanza"; Cattaro "piazza forte marittima di primissimo ordine, con vastissimo porto, però una forza navale che vi si fosse rifugiata, potrebbe esservi facilmente bloccata da convenienti forze avversarie". Altri buoni punti d'appoggio erano costituiti poi da Spalato, da 6 stazioni torpediniere e da altri impianti costieri attrezzati per i rifornimenti e le comunicazioni.

Le caratteristiche ideali di questa erano chiaramente indicate: "Allo scopo di valersi efficacemente della squadra nell'Adriatico, occorre altresì che in questo mare la squadra stessa possieda una *buona base di operazione strategica*, ove possa raccogliersi con sicurezza, onde possa muoversi a tempo opportuno, all'improvviso, di sorpresa, compatta e forte della sua superiorità e in tutte le direzioni". Ma Venezia aveva "scarsi fondali per le navi di linea"; Ancona "sarebbe un punto strategico ideale, se il suo porto fosse migliore, o perlomeno capace di divenirlo" (5); Manfredonia aveva acque non protette e poco profonde; Brindisi "per essere veramente utile alla squadra, bisognerebbe che il suo porto fosse ampliato e fortificato", e in ogni caso appariva già eccentrica e più utile per chiudere il canale d'Otranto o per far da trampolino ad uno sbarco in Albania (6); Taranto era troppo lontana, specie se si considerava che gli austriaci da Pola erano in grado di arrivare a Venezia o ad Ancona in 8 ore. "E pertanto il punto strategico che a noi manca nell'Adriatico e che ad ogni modo dobbiamo avere, essendo esso per la nostra flotta una necessità organica assoluta, bisognerà per forza trovarlo sulla costa dalmata. Orbene, siffatta impresa, impostaci dalla situazione generale, non è impossibile, e, ammessa la *grande superiorità del nostro naviglio* (7), neppure molto arrischiata. La cimosa (8) dalmata è seminata di isole, di gruppi di isole, di golfi grandi e piccoli, di canali, di buoni ancoraggi; *non si ha quindi che a scegliere* una di queste località e stabilirvisi fortemente sino dall'apertura delle ostilità, in guisa che la flotta di là possa proteggere tutta la nostra costa e dominare ad un tempo l'intero bacino. Un buon perno strategico centrale rappresenta, numericamente, metà della forza nemica. Naturalmente, la località a tal fine prescelta sulla costa orientale dovrà dalla Marina essere minutamente studiata, e ogni relativo particolare, per quanto possibile, predisposto senza ritardo fin dal tempo di pace; anzi, sarà prudente prendere in considerazione, estendendovi gli studi preparatori, varie località, tanto più che nel caso nostro

---

(5) "Invece, disgraziatamente, il porto di Ancona manca di profondità e non può ricevere le grandi corazzate, i suoi forti sono caduti e disarmati, il suo campo trincerato è pressoché abbandonato; per modo che questa piazza né fortezza continentale, né marittima, potrà servire tutt'al più di momentaneo rifugio, di stazione di rifornimento viveri e carbone, e ciò neppure sempre, perché spesso battuta dalla bora. Ancona può altresì essere utilizzata per imbarcare un corpo di spedizione, ma può anche servire al nemico come buona base di sbarco".

(6) Per "occupare la vicina Valona (120 Km.) o qualsivoglia altra parte della costa albanese". Anche il Salletta consentiva sull'idea che "Brindisi, convenientemente sistemata, presenterebbe già molti vantaggi su Taranto, sotto molti punti di vista in relazione alla politica estera".

(7) Si può agevolmente rilevare quanto nella memoria fosse sottovalutato - in un bacino angusto e con particolari caratteristiche come l'Adriatico - il pericolo dei sommergibili, delle siluranti e dei mezzi insidiosi.

(8) Litoranea.



speciale è possibile fissare a priori i punti che meglio convengono alla nostra flotta, nella eventualità di una guerra con l'Austria-Ungheria”.

Anche questa parte dello studio non riscuoteva l'adesione del generale Saletta, cui sembravano azzardate e pericolose diverse affermazioni, sia dal punto di vista delle prospettive generali della guerra, sia in relazione all'esigenza di coprire, soprattutto nei primi giorni di un eventuale conflitto, i lunghi tratti della ferrovia litoranea adriatica esposti all'offesa nemica dal mare, sulla quale avrebbero dovuto passare aliquote non trascurabili delle forze di terra mobilitate. Egli osservava, infatti, che “questa *superiorità grande* del nostro naviglio non c'è. Siamo superiori, sì, ma non *grandemente superiori*, epperò quell'osservazione non è proprio esatta in modo assoluto, e pertanto si è del parere opposto, e cioè che *quell'ingerenza ora sarebbe molto arrischiata*. Quando fossimo *doppi* dell'Austria allora sarebbe forse, dico forse, un altro paio di maniche”. Quanto poi alla gran quantità di buoni ancoraggi a disposizione lungo la costa orientale, andava rilevato che si trattava solo di ancoraggi esterni; di utili, poi, ve n'erano “pochi, e questo rende l'impresa tutt'altro che facile e semplice come sembra all'autore del promemoria. Quell'autonomia di cui parla lo scritto... non è, per le nostre navi da battaglia, tanto grande quanto si crede e tale poi da lasciar credere che esse possano tenere il mare per un tempo immenso. Per talune si riduce ad *otto* giorni, lasciando una riserva di carbone per il combattimento”. Se la superiorità della marina italiana fosse stata schiacciante, “questo perno strategico sarebbe facile trovarlo, scegliendolo in *momento e sito opportuno*. Ma se la flotta non è nelle condizioni suddette, può anche essere cosa molto arrischiata il fidarsi. Non so poi come s'intenda e si possa *'predisporlo fin dal tempo di pace'*. Non si dice se vi debbono concorrere forze mobili. In questo caso si dovrebbe mobilitare e trasportare almeno un corpo d'armata. L'operazione non può essere nè rapida, nè scevra da gravissimi inconvenienti per la mobilitazione generale che occorrerebbe di fare in Italia, partito quel corpo”.

E ancora, mentre il Baldissera ribadiva le linee della propria concezione strategica basata su un centro strategico da strappare al nemico e da integrare con i sistemi difensivi di Venezia e di Brindisi, il Saletta avanzava ulteriori perplessità, consigliando maggiore cautela e tempi più lunghi. “Perchè l'azione della flotta sia in accordo con le esigenze generali dell'esercito, occorrerebbe che durante la mobilitazione essa potesse assicurare il funzionamento dei trasporti lungo il litorale dell'Adriatico e disturbare eventualmente quelli nemici lungo la costa triestina. E la scelta del perno strategico che meglio le si converrebbe dopo, non fosse preconcepita, soltanto studiata ed esaminata in diverse maniere e sotto ipotesi diverse”.

Le conclusioni dello studio del Baldissera adombravano una scelta strategica di fondo aderente alle teorie della *blue water school* piuttosto che a quelle della *brick and mortar school* (9): “Dobbiamo prepararci alla parte di bloccanti, anzichè di bloccati. Lo sviluppo delle nostre coste, la natura della nostra spiaggia adriatica, ci impongono la difesa mobile, la difesa in alto mare, e di questo fatto la nostra Marina dovrà tener sempre il massimo conto, preparandosi fin d’ora alla guerra di squadra, alla grande guerra... Per il passato si credeva di poter venirne a capo col fortificare bene le coste, ma non si teneva abbastanza conto del fatto che le navi ora sono a vapore, il che dà loro velocità nelle mosse e indipendenza dall’ambiente atmosferico; oggi però tutti sono convinti che una flotta può, da sola, provvedere alla difesa della costa, come un esercito da solo a quella della frontiera terrestre: la difesa della nostra costa adriatica può benissimo paragonarsi a quella della nostra frontiera nord-orientale, interamente scoperta. Fintantochè la flotta nemica è distrutta o strettamente bloccata, la costa ha ben poco da temere; inoltre la difesa basata sulle grandi navi da battaglia (navi a grande raggio di azione) presenta l’altissimo vantaggio che queste possono divenire utili anche in altri mari.

E però, dovendo spendere, spendiamo per l’acquisto di grandi navi, piuttosto che per innalzare nuove fortificazioni. Le grandi navi da sole basteranno a conseguire il dominio del mare e a rendere immuni le nostre coste dall’azione della flotta nemica”.

42. — L’importanza della svolta politica del 1908 non poteva essere meglio evidenziata. Ormai, a dispetto di decenni di preoccupazioni diverse, il bacino marittimo adriatico veniva avanti in primo piano. Ulteriori conferme se ne hanno da studi specifici della marina italiana dello stesso periodo, diretti ad esaminare aspetti e modalità di operazioni contro l’Austria-Ungheria. Verso la fine del 1908 fu messo a punto un lavoro, intitolato “Studio in caso di conflitto fra l’Italia e l’Austria”, che si articolava su quattro argomenti:

a) analisi delle possibilità di sbarco italiane nell’isola di Lesina, con particolare riguardo ad operazioni nel vallone di Cittavecchia;

b) definizione di un piano per rifornire al largo la flotta impegnata in una guerra adriatica;

---

(9) La “scuola dell’acqua blu” tendeva ad impegnare al largo la Marina, la “scuola del mattone e del calcestruzzo” voleva fortificare le coste. La prima, tradizionale nell’Ammiraglio inglese, si ispirava a concetti offensivi, di matrice nelsoniana, e presupponeva la disponibilità di una flotta potente per attuare una filosofia bellica che individuava la frontiera marittima all’uscita dei porti del nemico. La seconda, originata dai circoli dell’esercito britannico e dalle preoccupazioni di talune popolazioni inglesi che si temevano esposte all’offesa dell’avversario, faceva più affidamento sulle fortificazioni fisse campali e sulle truppe che le avrebbero presidiate. Cfr., per il sec. XIX, MARDER, cit., pp. 65-9.

c) caratteristiche della costa italiana e problemi della sua difesa da attacchi provenienti dal mare;

d) modalità per la costituzione di una base navale provvisoria.

Qualche mese dopo - nel marzo 1909 - il capo di S.M. dell'esercito chiese allo S.M. della Marina di approfondire le questioni di sua pertinenza in relazione all'ipotesi di trasportare attraverso l'Adriatico una forza da sbarco di almeno un corpo d'armata.

Fu così preparato lo "Studio sommario circa una spedizione marittima dell'Italia contro l'Impero austro-ungarico", che partiva dal presupposto della scomparsa della flotta avversaria dalla zona di contrasto, o perchè preventivamente distrutta in combattimento, o perchè bloccata nelle sue basi da forze superiori. Obiettivo dell'operazione anfibia avrebbe potuto essere il golfo di Trieste od una località della costa dalmata. Nel primo caso l'azione avrebbe avuto lo scopo di affiancare un'avanzata delle forze terrestri italiane ed il corpo di sbarco avrebbe dovuto partire da Venezia, avendo Ancona come porto complementare. Nel secondo caso le truppe avrebbero avuto il compito di aprire un fronte diversivo nei Balcani per gli austro-ungarici, operando da sole o in concorso con eventuali alleati; come possibili obiettivi in questa ipotesi erano indicate le Bocche di Cattaro, Spalato, Gravosa, mentre venivano esclusi i litorali del Carnaro e del tratto Fiume-Spalato, troppo interni o troppo protetti. Indipendentemente dalle difficoltà da superare per arrivarci, quattro punti delle coste avversarie sembravano idonei, "per capacità nautiche e per linee di comunicazione con l'interno", ad essere scelti come luogo di sbarco per un corpo di spedizione abbastanza forte per operare in territorio austro-ungarico:

"Trieste, con l'attigua baia di Muggia, per un corpo destinato a concorrere ad una avanzata dell'esercito italiano oltre il confine orientale;

Spalato, per operare una diversione, la quale, per le difficoltà naturali, per l'incertezza dell'obiettivo e per le comunicazioni che circoscrivono la larga zona in cui si dovrebbe operare, sembra di assai difficile attuazione;

Gravosa (Ragusa), per operare al sud dell'Erzegovina specialmente in concorso di un'azione concomitante dai confini della Serbia e del Montenegro;

Cattaro, come obiettivo di un'azione combinata con la flotta che si prefigga di sottrarre alla flotta austro-ungarica quell'importante base di rifornimento" (10).

Nel dicembre 1909 il Bettolo ritornò al ministero della Marina, mentre cresceva l'interesse all'Adriatico, sia per quanto riguardava le informazioni

---

(10) AMR, 199, 5. Vedi anche GABRIELE, *Le convenzioni, ecc.*, pp. 310-14.

da carpire sulle fortificazioni del possibile avversario, sia per quanto concerneva l'impegno crescente per i propri apprestamenti, specie a Brindisi (11). Si guardava sempre più verso "l'altra sponda", mentre esercitazioni di sbarco, fortificazioni ed apprestamenti nel ristretto bacino marittimo dimostravano *ad abundantiam* in quale direzione erano rivolte le attenzioni della Marina (12).

Ed erano attenzioni offensive, in prevalenza. Ma qualcuno avrebbe a suo tempo considerato anche il pericolo - teorico, ma sempre possibile se la flotta italiana fosse stata confinata a Taranto dalla mancanza di altre basi meglio collocate - di uno sbarco nemico. Scrisse in proposito il Bettolo: "Vi è però un tratto a nord e a sud di Ancona, fra Civitanova e Cattolica, lungo circa 20 miglia, che dobbiamo considerare. In questo tratto si può ritenere possa tentarsi un colpo di mano, nei primi giorni della nostra mobilitazione, e che, approfittando della temporanea padronanza del mare, il nemico possa nei primi 3, 4, o 5 giorni delle ostilità compiere un colpo audace, ed anche l'invasione dal mare. Io non voglio ammettere questa operazione come probabile, ma chi ne ha la responsabilità, la teme, e quindi essa deve essere considerata. Questa invasione, ammettendo che possa riuscire, potrebbe avere per obiettivo di conquistare il paese interno, guadagnare i passi dell'Appennino per avere poi la scelta, o di mirare ad offendere il cuore d'Italia, o di volgere a nord per attaccare alle spalle il nostro esercito, il quale frontalmente sarebbe stato intanto attaccato dall'invasore, sceso dal basso Isonzo" (13).

Non si trattava di mere esercitazioni d'accademia che tendevano a identificare ipotesi militari di scuola, chè, notoriamente, il capo di S.M. imperiale e regio, Conrad von Hötzendorf, come si è già ricordato, non perdeva occasione per proporre di attaccare l'Italia (14). E se la diffidenza italiana aveva trovato una riprova incontestabile dall'azione di Vienna nella penisola balcanica nel 1908, non c'è dubbio che le notizie provenienti dall'ambiente militare austriaco fornivano nuovo alimento a quella diffidenza. Essa era

---

(11) Vedi, per studi sull'Adriatico, rapporti sui lavori a Brindisi, su fortificazioni e armamenti sulla costa orientale, come pure sui movimenti di unità austro-ungariche, AMR, 199, fasc. 7, 8 e 10.

(12) Vedi CV Saint Pair a ministro della Marina, 10 dicembre 1910, in AMF, BB 7, 124, h. Ivi si dava conto anche del miglioramento nei tiri delle grandi unità e, parlando degli alti comandi, si indicava la stella emergente del duca degli Abruzzi, dopo la morte del Mirabello e la prossima uscita dei quadri attivi, per limiti di età, del Bettolo e del Grenet.

(13) BACCINI, cit., pp. 102-103. Per questo il Bettolo consigliava di coprire il tratto di costa in questione con campi minati e di impiegare siluranti e sommergibili nelle acque antistanti.

(14) Di nuovo il 2 luglio 1909 il Conrad ripropose al ministro degli Esteri Aehrenthal una guerra preventiva contro l'Italia, rivale e concorrente nei Balcani e nell'Adriatico. Cfr F. CONRAD VON HÖTZENDORF, *Aus meiner Dienstzeit 1906-1918*, Vienna 1921, I, p. 238.

ormai vicinissima a trasformarsi in aperta ostilità, soprattutto per il contrario obiettivo di interessi che si andava acuendo in Adriatico.

Ne dava conferma il solito attento osservatore romano della marina francese nelle conclusioni generali del suo rapporto di fine anno sulla marina italiana nel 1910, rilevando che “la natura dei rapporti con l’Austria, l’impostazione da parte di quest’ultima potenza di 4 *Dreadnoughts*, hanno sovraeccitato l’opinione pubblica e si incominciano a compiere sforzi per fronteggiare un pericolo sul quale, per paura, si era sempre voluto chiudere gli occhi”.

Ulteriori riscontri si potevano trarre da talune informazioni di carattere militare: “Si costruiscono dunque forti all’imboccatura di tutte le valli delle Alpi orientali, si installa un campo trincerato nel Friuli, si costruiscono linee ferroviarie che consentono di trasportare rapidamente nel Veneto i due corpi d’armata che devono servire da copertura, mentre il concentramento dell’esercito si farà vicino a Treviso. Dal canto suo la Marina progetta lavori di sistemazione di Brindisi che pare decisamente, è contro il parere di molti ufficiali, essere stata scelta come base in Adriatico. Taranto diventerà sede di Dipartimento marittimo, e sembra destinata ad assumere sempre più importanza”.

Val la pena di ricordare, infine, come non sfuggisse la sostanziale tendenza al miglioramento che in quel tempo caratterizzava la marina militare italiana, malgrado il persistere di alcuni vecchi inconvenienti e di qualche nuovo problema: “... bisogna riconoscere che la preparazione delle squadre si compie con maggior cura e metodo che non nel passato. I tiri continuano ad essere molto soddisfacenti nel loro complesso. A parte certi incidenti di disciplina, di cui non bisognerebbe esagerare l’importanza, gli equipaggi sono eccellenti, le nuove costruzioni sono molto ben riuscite ed i preparativi particolari delle navi indicano una grande ricerca del progresso ed una connessa volontà di approfittare di tutti gli insegnamenti delle guerre recenti.

Attualmente i punti più deboli della marina italiana sono senza dubbio:

— lo spreco di denaro derivante da un numero esagerato di arsenali e di basi (La Spezia, Maddalena, Napoli, Castellamare, Taranto, Brindisi, Venezia), ma la politica locale si oppone ad ogni riduzione di questa fonte di spese;

— la debolezza dell’alto comando attuale, ma a questo proposito corre l’obbligo di rilevare che, di qui a qualche anno, un gruppo importante di giovani e brillanti capitani di vascello arriverà al sommo della gerarchia; a quell’epoca la flotta italiana sarà dotata delle sue più recenti corazzate, ed essa costituirà una forza reale che non sarebbe il caso di disprezzare” (15).

---

(15) CV Saint Pair a ministro della Marina, 10 dicembre 1910, alleg. lett. n. 419, AMF, BB 7, 124, h. Nel rapporto si ricordavano in particolare i lavori alla *Dante Alighieri* e il già richiamato problema degli ufficiali di macchina, peraltro in via di risoluzione, dopo le proposte preparate dal Bettolo.

In realtà, proprio nel tempo in cui i rapporti tra i due paesi si facevano contraddittori e tesi, le marine italiana ed austro-ungarica avevano marcato importanti sviluppi qualitativi e quantitativi. La questione adriatica e l'emulazione tra i due apparati militari marittimi vicini avevano prodotto una situazione curiosa, nella quale l'ultimo aspetto che veniva in evidenza era che - dopo tutto - quelle due flotte rivali appartenevano a paesi alleati e che, anzi, già nel 1900 avevano stipulato tra loro una prima convenzione navale che sanciva, sia pure entro certi limiti, la loro collaborazione operativa contro i nemici della Triplice.

43. — Erano piuttosto questi ultimi - i potenziali nemici - a non essersene dimenticati. Lo conferma un memorandum dell'Ammiragliato britannico, intitolato "Mediterraneo" e compilato intorno al 1909 (16). L'interessante documento era stato redatto in seguito a pressioni di fonte francese, le quali, riprendendo scambi di vedute che risalivano ad anni precedenti (17), erano state esercitate nell'intento di ottenere dagli Inglesi indicazioni e impegni più precisi.

L'elaborato partiva da un tentativo di individuare preventivamente le probabili disposizioni strategiche delle marine italiana ed austriaca in caso di guerra che avesse visto opposte, da un lato, le due flotte tripliciste e, dall'altro, la flotta francese e quella britannica del Mediterraneo basata a Malta. L'anonimo estensore osservava: "Tutte le alleanze sono soggette ad una legge: che ciascun alleato si sforzerà di usare le sue forze in maniera soprattutto vantaggiosa per sè, pur portando avanti l'obiettivo combinato della campagna. Questo è specialmente applicabile all'Italia ed all'Austria, paesi la cui politica (reciproca) è attualmente non amichevole, e ciascuna di esse sarà certamente riluttante a perdere una flotta che in altre circostanze potrebbe combattere contro l'altra. Un'ulteriore complicazione nasce dal fatto che da parte tedesca, senza dubbio, sarà esercitata una pressione per forzare una politica più ardita da parte dei suoi alleati".

La flotta combinata austro-italiana aveva probabilmente dinanzi a sè la scelta tra le operazioni seguenti: distruzione delle flotte dell'Intesa, con successive azioni contro le rotte commerciali; incursioni, eventualmente accompagnate da sbarchi, contro Malta o l'Egitto; condotta difensiva nelle proprie acque.

(16) Manoscritto, P.R.O., *Admiralty*, 116, 3089.

(17) Sul piano navale, i contatti per una collaborazione tra le forze francesi e quelle britanniche erano stati tenuti a Londra, tra l'Ammiragliato e l'addetto navale francese. Le due Marine avevano incamminato così i primi contatti nel gennaio 1906, contestualmente alle conversazioni militari tra i rappresentanti delle forze di terra, di cui si è già parlato, per poi riprenderli ed ampliarli, con il consenso dei rispettivi governi, verso la fine del 1908. Cfr rapporto del comandante J. Saint Seine allegato alla lettera del col. Guichard de Poitiers, 20 gennaio 1937, in AMF, SS, ES, 10.



Nel primo caso, si faceva molto assegnamento sulla composizione della squadra inglese del Mediterraneo, "consistente attualmente di veloci e potenti incrociatori da battaglia", che avrebbe potuto, adottando un opportuno schieramento e una condotta elastica, evitare di essere sorpresa da una flotta da battaglia avversaria e quindi distrutta.

Quanto all'azione su Malta, "nessun dubbio che gli Italiani sarebbero lieti di fare della presa di Malta un obiettivo delle forze austro-italiane. Gli Austriaci probabilmente sarebbero assai poco desiderosi di aiutarli, e certo entrambi i paesi avrebbero difficoltà a distaccare dalle loro frontiere truppe sufficienti ad intraprendere una simile operazione. Essendo la Francia alleata della Gran Bretagna, è difficilmente concepibile che essi vi si avventurino...". L'autore si dichiarava ottimista, in proposito, e ancora di più lo era circa l'eventualità di una incursione triplicista in Egitto, giudicata quanto mai improbabile - a meno che non fosse stata preceduta dalla distruzione delle squadre anglo-francesi - perchè le forze navali austro-italiane avrebbero dovuto partire da basi situate a 1.000 miglia di distanza, avendo alle spalle Malta e Biserta.

Restavano le operazioni difensive in prossimità dei litorali nazionali dei due paesi potenzialmente avversari. "L'addetto navale francese, riflettendo senza dubbio il punto di vista dello S.M. francese, suggerì che il più probabile piano di campagna da parte dell'alleanza ostile dovrebbe consistere nell'effettuare una riunione delle loro forze nell'Adriatico, in vista di uscire di là per attaccare le flotte francese e britannica. Anche un esame superficiale di quest'idea illustra le difficoltà degli alleati. Tutta la costa occidentale d'Italia, il litorale siciliano e la Sardegna sarebbero scoperti, mentre la sicurezza dei porti austriaci sarebbe resa dubbia dalla presenza delle flotte alleate al completo. Sarebbe inoltre possibile alle squadre francesi e britanniche di sorvegliare l'entrata dell'Adriatico e d'impegnare le flotte austriaca ed italiana in quelle acque nelle circostanze più favorevoli".

C'era, peraltro, da aspettarsi sempre che l'avversario agisse in maniera diversa da quanto preventivato. L'ammiraglio britannico di Malta avrebbe dovuto preparare piani specifici per la sorveglianza del canale d'Otranto, utilizzando Malta stessa come base lontana e "le acque poco frequentate delle isole Ionie come suoi porti avanzati" (18).

Alla prevista riunione delle flotte anglo-francesi avrebbe risposto con ogni probabilità un analogo concentramento navale italo-austriaco. Ma "un simile concentramento scoprirebbe le coste italiane e quelle della Sicilia

---

(18) Fino al 1862, come noto, le isole Ionie erano state sotto controllo britannico, e successivamente erano state date alla Grecia, come al meno pericoloso tra i possibili aspiranti al possesso di Corfù e delle altre isole dell'arcipelago, sulla cui lingua e nazionalità prevalentemente ellenica, d'altra parte, non c'erano dubbi. Cfr GABRIELE e FRIZ, *La flotta come strumento di politica, ecc.*, cit., pp. 103-108.

e della Sardegna. Parrebbe molto improbabile che gli Italiani consentano ad una simile disposizione strategica della loro flotta. Nel caso essi rimangano davanti alle loro coste, la marina francese sarebbe pronta ad occuparsi di loro. L'addetto navale francese ha detto che essi hanno piani compiuti per affrontare una simile situazione e non c'è dubbio circa la loro capacità di attuarli. La flotta austriaca sarebbe allora da noi attesa e, per quanto nelle nostre possibilità, impedita di passare a sud dell'Italia, se dovesse tentare un concentramento in un porto italiano. La marina austriaca è stata per molti anni una marina difensiva, costruita specialmente per il servizio nell'Adriatico. Le sue costruzioni più recenti sono più idonee per operazioni prolungate, ma è scarsamente possibile immaginare di essa che sia impiegata dinanzi alle coste occidentali dell'Italia, lasciando nello stesso tempo scoperto il litorale austriaco".

Peraltro, "nulla potrebbe evitare una riunione tra le flotte austriaca e italiana se queste si trovassero nelle vicinanze di un luogo fortificato, come per esempio Taranto o Cattaro, prima dello scoppio della guerra". In tal caso gli incrociatori corazzati e da battaglia britannici avrebbero potuto ricercare e attaccare le forze avversarie, cercando di trascinarle in un combattimento con la flotta francese che avrebbe dovuto sopravvenire al momento opportuno. Ciò avrebbe comportato accordi molto precisi tra i comandanti delle formazioni alleate.

"Tutto sommato, sembrerebbe la cosa più probabile che la flotta italiana rimanga davanti alle sue coste occidentali per difendervi i suoi interessi. La flotta austriaca rimane in Adriatico a difendere i suoi interessi colà, mentre entrambe potrebbero distaccare incrociatori per intercettare il commercio francese e britannico.

In queste circostanze la flotta francese avrebbe il compito di controllare quella italiana. La flotta britannica basata a Malta sorveglierebbe l'ingresso dell'Adriatico. La Francia proteggerebbe il commercio (marittimo) ad ovest di Malta. La (marina) britannica proteggerebbe il commercio ad est di Malta.

L'addetto navale francese alluse alla possibilità di navi da battaglia russe che entrino dal mar Nero nel Mediterraneo. Un simile evento potrebbe influire sulle nostre disposizioni, in quanto presenterebbe alle forze austro-italiane un debole ed isolato distaccamento del nemico, mentre la Francia e noi stessi sentiremmo senza dubbio il dovere di salvarlo dalla distruzione" (19).

---

(19) Di fronte a questa eventualità, il documento concludeva: "Io non penso che sia molto necessario a questo stadio esaminare tale possibilità molto particolareggiatamente". Il fastidio era evidente: la marina russa non era mai stata gradita dall'Ammiragliato nel Mediterraneo, e non lo sarebbe stato nemmeno ora, quando pure si presentava da alleata.

Il documento che si è riportato appare significativo. Anzitutto richiama la situazione difficile dell'Italia nel Mediterraneo, se avesse dovuto fronteggiare le due grandi potenze marittime occidentali, avvalendosi dell'ipotetico aiuto dell'Austria-Ungheria. Era una situazione sulla quale la Marina rifletteva da sempre, da quando le vicende della politica estera del paese avevano condotto l'Italia in seno alla Triplice. Si trattava di garantire, forse, la sopravvivenza stessa dello Stato, troppo esposto lungo i suoi litorali occidentali alle possibili offese di avversari superiori. E ancora l'Italia non aveva ottenuto dai suoi alleati triplicisti nessuna concreta collaborazione navale. Al contrario, i rapporti con il solo possibile socio dell'alleanza presente in Mediterraneo si erano talmente deteriorati che proprio contro di esso si meditava la guerra e la si preparava.

In secondo luogo, dal memorandum si evinceva che la collaborazione militare anglo-francese appariva come un fatto scontato, sul quale sarebbe stato possibile costruire poi le più valide ipotesi tecniche, in relazione agli eventi ed alle circostanze. Da questo filone di rapporti, attraverso le crisi imminenti che avrebbero modificato la carta politica del Mediterraneo, si sarebbe giunti a suo tempo alla convenzione navale anglo-francese del 1912.

In terzo luogo, è da rilevare lo scarso credito e la poca appetibilità che nell'Ammiragliato britannico si attribuiva ad un aiuto russo. Il giudizio di valore era chiaro: il contributo russo era meglio perderlo che trovarlo, indipendentemente da ogni valutazione di merito sulla supposta aggressività delle marine italiana ed austriaca. Del resto, la potenza militare russa non era molto apprezzata a Londra durante quegli anni, nè per le forze di mare, nè per quelle di terra (20).

---

(20) Il 29 agosto 1911, scrivendo "con la franchezza del soldato" al ministro dell'Interno, il gen. J. Wilson del War Office confermava che - secondo l'opinione già da lui espressa il mercoledì precedente - la Russia non avrebbe potuto aiutare la Francia, a dispetto delle sue enormi risorse: "La Russia ha soltanto 70 divisioni e molte di esse sono di dubbia mobilità. Io assegno 40 divisioni alla frontiera polacca, 4 divisioni di fronte alla Romania, 7 divisioni nel Caucaso, 13 divisioni in Asia, 7 divisioni in Finlandia e per la difesa delle coste e 7 divisioni tenute in riserva per moti interni e simili. Questa era la dislocazione iniziale e vi dimostrerò che la Russia non ha molto in mano.

È possibile, perfino probabile, che se la Romania e la Finlandia, il Caucaso e l'Asia restano tranquille, talune aliquote (io calcolo intorno a 15 divisioni) possano essere disponibili per rinforzare le originarie 40 divisioni in Polonia, ma non sarebbe saggio far conto su troppo aiuto in questa direzione. Vi è un'agitazione cronica nel Caucaso, nell'Asia centrale russa e altrove. Dovete infine ricordare che, a causa dei recenti e presenti tentativi di riorganizzazione dell'esercito, la Russia si trova in questo momento senza formazioni di seconda linea, a corto di ufficiali e di sottufficiali, con i trasporti ed i servizi di rifornimento in stato insoddisfacente, e scarsa di fucili, cannoni ed equipaggiamento per formazioni fresche. Io non penso, pertanto, che 40 divisioni siano una stima troppo bassa".

44. — Un altro punto da rilevare sembra il particolare interesse dei Francesi alla situazione navale mediterranea. Si è detto che l'esigenza di definire le possibili azioni in tale bacino era stata sottolineata a Londra da una iniziativa francese. Non è privo di significato il fatto che il ministro della Marina francese indicasse, malgrado la tensione instauratasi tra Roma e Vienna dopo l'annessione austriaca della Bosnia e dell'Erzegovina, l'azione nel Mediterraneo al primo posto tra quelle probabili e che un'apposita riunione fosse indetta presso il presidente del Consiglio Clemenceau - il 18 dicembre 1908 - allo scopo di esaminare il problema di un controllo accurato delle marine italiana ed austriaca (21).

I movimenti delle singole unità e delle formazioni navali francesi nel periodo confermano questa attenzione. Prima dell'incidente di Agadir (1° luglio 1911) era stato previsto che la 1<sup>a</sup> e la 2<sup>a</sup> squadra della flotta francese compissero una lunga permanenza in Mediterraneo, visitando porti di molti paesi rivieraschi, dall'Italia all'Egitto, e tallonando le unità italiane presenti nelle acque greche (22).

Ma la linea conduttrice della politica navale degli occidentali nel Mediterraneo si fondava sempre più sull'idea della cooperazione anglo-francese. Due giorni dopo l'invio ad Agadir della cannoniera germanica *Panther* ebbe luogo una riunione a Londra, nella quale si stabilì che la 2<sup>a</sup> flotta francese avrebbe operato nel bacino occidentale da Gibilterra fino al mar Jonio, mentre la squadra inglese di Malta avrebbe assunto la protezione del commercio marittimo nel Mediterraneo e si sarebbe incaricata delle eventuali operazioni in Adriatico (23).

Erano lontani i tempi in cui l'Ammiragliato britannico ancora studiava operazioni militari e navali contro la Francia, considerandola ancora un potenziale avversario (24). Quell'epoca, caratterizzata dalle rivalità coloniali

---

Il documento era per la massima parte riservato all'esame della situazione strategica nell'area belga, probabilmente in relazione alla convenzione militare anglo-belga; vi si auspicava un'intesa antigermanica anglo-franco-belga-danese e si caldeggiava uno schieramento terrestre che seguisse in Belgio la linea della Mosa, ciò che avrebbe consentito agli alleati di minacciare il fianco destro tedesco in caso di conflitto; la tenuta di Anversa non era stimata vitale e il probabile obiettivo delle forze tedesche era indicato nel territorio a sud della Mosa. P.R.O., *Admiralty*, 116, 3474.

(21) Dovevano intervenire il ministro della Marina A. Picar, l'ammiraglio Aubert, l'addetto navale a Londra M. Mercier de Lostend e il ministro degli Esteri Pichon. Picar a Mercier, 17 dicembre 1908, AMF, SS, ES, 10, fasc. Francia-Inghilterra.

(22) Vedi il carteggio tra i ministri degli Esteri e della Marina in AMF, BB 3, 1329.

(23) Cfr rapporto dell'addetto navale a Londra C. Gignot al ministro della Marina dell'11 settembre 1911 (la riunione cui si allude si era tenuta il precedente 3 luglio), AMF, SS, ES, 10, fasc. Francia-Inghilterra.

(24) Non molti anni prima: nel 1904-05: vedi gli studi in appendice a MARDER, cit., pp. 550-68.

tra le due massime potenze marittime dell'occidente europeo, apparteneva ormai ad un capitolo chiuso, ed al suo posto si affermava una nuova solidarietà, cementata durante la prima e la seconda crisi marocchina di fronte alla invadenza ed alla prepotenza - un po' reale, un po' supposta - della Germania.

Qualcuno ha sostenuto che fino alla guerra libica Parigi accarezzasse il sogno di un Mediterraneo "lago francese", sogno spezzato in un brusco risveglio dallo sbarco italiano a Tripoli (25). Può darsi. Ma ancora più dei sogni che potevano vegetare sommersi nel subconscio di Parigi, sembra importante il timore della guerra con la Germania, timore comune sulle due sponde della Manica. Ed a quella preoccupazione sembra si debba attribuire la nuova solidale intesa anglo-francese - riconfermata nel settembre 1911 (26) - che induceva le due marine a dividersi i compiti e le aree di azione. Per il momento nel Mediterraneo. In seguito, vi sarebbero state altre evoluzioni.

---

(25) Vedi V. MANTEGAZZA, *Il Mediterraneo ed il suo equilibrio*, Milano 1914, p. 164.

(26) A livello verbale tra gli Ammiragliati, vedi rapporto Saint Seine allegato alla lettera del col. Guichard del 20 gennaio 1937, AMF, SS, ES, 10.





## CAPITOLO X

## DALLA GUERRA DI LIBIA AI CONFLITTI BALCANICI

45. Operazioni della Marina durante l'occupazione della Libia. — 46. Bombardamento delle fortificazioni dei Dardanelli. — 47. Occupazione del Dodecaneso. — 48. Ricognizione dei Dardanelli. — 49. La flotta e le guerre balcaniche.

45. — Dei tre compiti fondamentali affidati alla flotta nelle campagne d'oltremare, quello strategico appariva sulla carta, alla fine dell'estate 1911, come il più agevole, tanta era la disparità dei mezzi tra la marina italiana e quella ottomana (1); quello logistico era evidentemente più complesso, data l'imponenza dei trasporti preventivati per far affluire sul teatro delle operazioni con la maggior rapidità possibile forze sufficienti e ben fornite di armi e materiali (2); il compito tattico, infine, per le necessità di urgenza imposte dalla situazione diplomatica e dalle circostanze politiche, risultava senza dubbio, specialmente nei primi giorni dell'impresa, come il più gravoso. Fu infatti sulla flotta, mobilitata all'ultimo momento (3), che ricadde tutto il peso del primo attacco alla sponda africana, e così pure soltanto la flotta si trovò a dover affrontare una pericolosa molteplicità dei teatri di operazioni, in conseguente parziale indipendenza dall'azione bellica delle forze di terra: in tale molteplicità delle zone operative, inoltre, data

---

(1) Le unità da guerra italiane armate nel corso del conflitto con la Turchia furono 145 (34 corazzate e incrociatori, 62 siluranti, 47 navi sussidiarie, incrociatori ausiliari e natanti minori); le forze ottomane comprendevano 35 unità, di cui 4 corazzate, 2 piccoli incrociatori, 12 torpediniere, 12 siluranti di vario tipo, 9 cannoniere; più altre navi antiquate, di scarso o nullo valore bellico.

(2) Le navi mercantili requisite per i trasporti della Marina furono 29, per la funzione di navi-ospedale 2, per il trasferimento del corpo di spedizione 55, per i materiali del corpo stesso 28: in totale 114, per un complesso di 170.000 t..

(3) Per quanto lo stato delle relazioni con il governo turco fosse noto fin dai primi di settembre 1911 e quindi tutti fossero già allora consapevoli dell'inevitabilità della guerra, la Marina per quasi tutto il mese non ricevette alcun ordine specifico e non poté pertanto effettuare alcun preparativo. Erano stati presi, invero, accordi generici con le società armatoriali per una possibile requisizione di piroscafi, e si erano pure impartiti alle navi ordini di accelerare i lavori di allestimento affinché fossero pronte in tempo per raccogliersi, come era stato già stabilito, ad Augusta: mancava però un vero e proprio piano di guerra coordinato con quello dell'esercito. Si aggiunga che, mentre le forze terrestri impegnate costituivano soltanto una piccola parte di quelle di cui si poteva disporre, nella campagna navale invece vennero impegnate

la disparità dei mezzi, ogni sia pur minimo scacco che le navi ottomane fossero riuscite, per abilità o per fortuna, ad infliggere a nostri reparti navali o anche a singole unità avrebbe avuto un'enorme risonanza in campo internazionale.

All'apertura delle ostilità (ore 14 del 29 settembre) l'armata navale italiana, con la denominazione di "Forze navali riunite", sotto il comando del VA A. Aubry, risultava così distribuita:

— I squadra, al comando del comandante in capo: 4 corazzate, *Vittorio Emanuele, Regina Elena, Roma, Napoli*; 3 incrociatori, *Pisa, Amalfi, San Marco*; 2 esploratori, *Agordat e Partenope*;

— II squadra, al comando del VA L. Faravelli: 3 corazzate, *Benedetto Brin, Saint Bon, Emanuele Filiberto*; 4 incrociatori: *Garibaldi, Varese, Ferruccio, Marco Polo*; 2 esploratori: *Coatit e Minerva*;

— divisione navi-scuola, al comando del CA R. Borea Ricci: 4 corazzate: *Re Umberto, Sicilia, Sardegna, Carlo Alberto*;

— ispettorato siluranti, al comando del CA duca degli Abruzzi: incrociatore *Vettor Pisani*, con il *Lombardia* come nave appoggio sommergibili (4).

Il naviglio silurante fu ripartito all'inizio tra il comando in capo e l'ispettorato siluranti, ma tale ripartizione subì in seguito frequenti variazioni, in relazione alle particolari esigenze operative dei gruppi delle navi maggiori.

Il giorno 28, alla vigilia dell'apertura delle ostilità, quella parte della flotta ottomana che era stata concentrata a Beirut (4 corazzate e 7 caccia,

---

tutte le unità pronte, comprese le riserve: perciò, mentre la mobilitazione dell'esercito fu parziale e si ricorse alla formazione di una unità su base diversa da quella organica, tanto da assumere la qualifica di "speciale", la mobilitazione della Marina fu generale. Soltanto la sera del 20 settembre un primo telegramma del ministro Leonardi Cattolica ai comandi marina e ai comandi delle forze navali (n. 22443 delle ore 21,30) allertava la flotta: "Prevengo che situazione politica con Turchia d'Europa puossi aggravare improvvisamente. Prenda disposizioni che giudicherà del caso". Il giorno 24 il VA A. Aubry, comandante in capo dell'armata navale, ricevette a La Spezia l'ordine del ministro di iniziare la radunata di tutte le unità (tel. n. 23485 delle ore 18,15): "Nel confermare urgenza sollecita radunata di tutte le navi da guerra ad Augusta richiamo attenzione V.E. sulla assoluta necessità che le nostre forze siano da ora superiori per numero di navi e siluranti alla flotta ottomana". L'indomani venne l'ordine definitivo di mobilitazione: "Informo che da oggi si inizia mobilitazione giusta norme contenute foglio 10437 del 22 corrente".

(4) Due grosse unità, la corazzata *Regina Margherita* e l'incrociatore da 11.000 tonn. *San Giorgio* erano in riparazione. Nel mar Rosso, alle dirette dipendenze del ministero della Marina, si trovava, allo scopo di far fronte ad eventuali minacce contro le colonie, provenienti dalle coste arabe di fronte sotto il dominio turco, come si è già accennato, un gruppo di 4 navi, *Puglie, Volturmo, Aretusa, Staffetta*, a cui si aggiunsero via via altre unità: *Calabria, Piemonte, Elba, Liguria, Caprera, Governolo* e i caccia *Artigliere, Garibaldino, Granatiere e Bersagliere*, poste tutte agli ordini del comandante superiore CV Cerrina Ferroni.

con un trasporto militare) salpò dal porto libanese, ingenerando il timore che dirigesse verso le coste della Cirenaica, e costringendo pertanto le forze navali riunite, in corso di mobilitazione, a disperdersi affrettatamente per intercettare l'eventuale movimento del nemico in direzione ovest: ma le navi turche raggiunsero invece sollecitamente Costantinopoli. Fu questo un altro dei tanti motivi di confusione - tra l'altro si erano avuti già degli scontri nel basso Adriatico e nello Jonio, tra le siluranti del duca degli Abruzzi e 4 unità leggere ottomane stanziato sulle coste albanesi - i quali fecero sì che le navi spedite in gran fretta verso Tripoli, urgendo al governo creare in quel punto il "fatto compiuto" di un'occupazione fulminea e possibilmente poco costosa (5), si trovassero a dover sostenere un compito difficile con forze impari.

L'amm. Faravelli giunse la mattina del 1° ottobre al largo del porto di Tripoli, al comando di 8 navi da battaglia (6) e di un buon numero di siluranti. Nel porto si trovava soltanto una vecchia cannoniera turca, la *Seyad Derià*; i connazionali della città erano stati già raccolti ed avviati ad Augusta, con quelli dei residenti stranieri che avevano chiesto di essere evacuati; si riteneva che la piazza non sarebbe stata in grado di resistere a lungo ad un attacco dal mare; comunque, stava di fatto che un contingente notevole di truppe terrestri appariva indispensabile per poter effettuare lo sbarco, anche dopo la neutralizzazione dei forti; Roma intanto sollecitava all'azione immediata, per considerazioni di ordine politico (7).

---

(5) Il ministro della Marina Leonardi Cattolica aveva impartito all'amm. Aubry le seguenti istruzioni: "In attesa imminente dichiarazione di guerra che telegraferò, comunico intanto istruzioni cui dovrà dare sollecita esecuzione con forza che crederà necessaria appena ricevuta conferma dichiarazione di guerra. Presentarsi davanti Tripoli fuori tiro cannoni e possibili mine subacquee. Intimare resa piazza. Se resa avviene, concordare modalità prendendo debite precauzioni a garanzia. Caso contrario avvertire consoli e navi estere, dare tempo strettamente necessario per uscita navi dal porto e imbarco profughi ogni nazionalità su piroscafi sua disposizione. Informare che danni a sudditi esteri imputabili ai Turchi se ostacolano imbarco. Rapporti con consoli e navi estere siano cordiali... Smantellare forti evitando possibilmente danni città, raccomandando non sprecare munizioni. Appena possibile diramare proclama agli indigeni assicurandoli rispetto religione, donne, abolizione coscrizione, miglioramenti economici. Appena ricevuta dichiarazione di guerra, informi le navi distaccate che Governo ha notificato blocco costa Tripolitania Cirenaica ed inutilizzi linee telegrafiche e stazione r.t. Derna... Mantengasi in comunicazione. Auguri".

(6) *Benedetto Brin, Emanuele Filiberto, Garibaldi, Varese, Ferruccio, Re Umberto, Sardegna e Carlo Alberto*, raggiunte l'indomani dalla corazzata *Sicilia*, e dal piccolo incrociatore *Coatit*.

(7) Il 1° ottobre l'amm. Faravelli comunicava al ministero (tel. n. 15 delle ore 12,15): "Indispensabile avere subito almeno tremila uomini fanteria per occupazione immediata Tripoli e protezione fronte a terra. Forze sbarco queste navi impari a detto compito. Per questo motivo non ho intimato la resa che probabilmente sarebbe accordata, opinando convenga intimarla solo quando sappia giorno arrivo truppe esercito". Il Leonardi Cattolica così rispondeva il giorno seguente (tel. n. 25474 delle ore 14,20 al comando difesa di Augusta): "Comuniti urgenza qualunque mezzo ammiragli Aubry e Faravelli seguente telegramma: Subordinatamente esigenze militari informo V.E. che situazione politica esige si proceda con la massima sollecitudine al bombardamento di Tripoli. Prego informarmi operazione".

Obbedendo all'ordine perentorio del ministero, l'amm. Faravelli divise le sue navi in tre gruppi per il bombardamento delle fortificazioni tripoline, affidando al CA Thaon di Revel (*Garibaldi, Varese, Ferruccio*) l'attacco a oriente contro il forte Hamidiè situato nell'oasi di Tripoli in riva al mare; al CA Borea Ricci (*Re Umberto, Sardegna, Sicilia*) quello del settore occidentale, contro il forte Sultania; e riservando a se stesso (*Benedetto Brin, Emanuele Filiberto, Carlo Alberto*), il bombardamento del bastione di N.O., delle opere del molo e della batteria del faro: in un primo tempo le navi avrebbero impiegato i grossi calibri per tenersi fuori della gittata delle artiglierie a terra; dopo, qualora il tiro di queste fosse risultato più corto del previsto, le unità avrebbero dovuto accostare per impiegare i pezzi di medio calibro.

Il mattino del 2 ottobre venne intimata la resa e il giorno seguente, alle 15,30, veniva aperto il fuoco da circa 7.000 metri di distanza. Il bombardamento durò fino a dopo il tramonto, ora in cui l'ammiraglio, osservati gli effetti del tiro, poté ritenere che le principali opere fortificate fossero state rese ormai inoffensive. La mattina del 4 ottobre, la divisione Revel riprese a colpire il forte Hamidiè e il *Re Umberto* riaperse il fuoco sul forte Sultania: ma dopo mezz'ora, non riscontrandosi alcuna reazione nemica ed aparendo le opere completamente smantellate, l'amm. Faravelli ordinò di cessare il fuoco.

Egli doveva, a questo punto, prendere da solo una decisione sul da farsi: il governo gli aveva bensì ordinato di affrettare il bombardamento di Tripoli, quale urgente necessità di un'azione di forza richiesta da ragioni di politica generale, ma nessuna direttiva era stata impartita sulla maniera di affrontare la situazione che il bombardamento avrebbe determinato. Fu atto di coraggiosa iniziativa la decisione di effettuare lo sbarco con forze decisamente insufficienti, mentre il ministero trasmetteva consigli di prudenza, poichè le truppe sarebbero state pronte a partire dall'Italia solamente il giorno 10.

Erano disponibili per lo sbarco poco più di 1.700 uomini tratti da tutte le navi, bastanti a mantenere l'ordine in città, qualora ne fossero uscite le truppe regolari turche, ma non certo per un attacco a viva forza contro i reparti nemici in difesa (8). Così fu stabilito che venissero occupate all'alba

---

(8) Cfr tel. n. 29 delle ore 16 del 4 ottobre (Amm. Faravelli a ministero della Marina): "La forza di 1.700 uomini... se reputata sufficiente mantenere ordine città e difesa fronte terrestre dopo resa pacifica et esodo truppe turche, è certamente troppo impari ad un tentativo di sbarco e attacco a viva forza, date numerose truppe regolari ed irregolari, ed io non lo tento. Però intendo di occupare le posizioni di Sultania e Hamidiè per alzarvi la bandiera nazionale". E all'alba del 5 l'ammiraglio insisteva ripetendo le stesse cose in un altro analogo dispaccio: "Stamane ripetuto tiri contro opere esterne della piazza, non contro centrali per evitare danni alla città. Batterie Sultania e Hamidiè smantellate... Fino ad ora nessuna offerta di resa. La forza armata di 1.700 uomini è reputata sufficiente mantenere ordine città difesa fronte a terra; impari ad un tentativo di sbarcare ed attaccare a viva forza... ed io non l'ho tentato".

del 5 le rovine dei forti, impegnando la metà del contingente disponibile; poi, essendo riuscita tale operazione senza colpo ferire, nel pomeriggio l'altra metà iniziava l'occupazione dell'abitato, che si svolse anch'essa senza incidenti: così che, alle 17, tutti i 1.732 uomini del corpo di sbarco, divisi in due reggimenti e posti agli ordini del CV U. Cagni, erano a terra e a sua volta l'ammiraglio poteva dar notizia al ministero del buon esito dell'impresa (9).

Occorreva ora provvedere alla difesa della città contro le truppe ottomane che si erano ritirate nell'oasi e nella regione circostante, dove sollevavano ed armavano le tribù arabe per la guerra santa contro gli infedeli invasori. Il 6 ottobre cominciò per gli uomini della Marina che presidiavano la città occupata una settimana di vigile attesa, durante la quale l'opera del com. Cagni si rivelò preziosa: sistemate le difese interne ed esterne, la sua attività si rivolse alla repressione degli atti ostili, al ristabilimento dell'ordine, alla distribuzione di viveri, alle disposizioni per il governo della città. Contribui validamente al mantenimento della calma interna il noto stragemma di far muovere continuamente i marinai che presidiavano il castello Caramanli, in modo che agli osservatori esterni il via vai delle pattuglie sui bastioni desse l'impressione di un numero molto maggiore di armati. Nel frattempo, giungevano informazioni piuttosto ottimistiche, secondo le quali il nemico era in ritirata verso le alture del Garian; il grosso delle forze, un migliaio di uomini con 6 cannoni e un centinaio di cavalieri, al comando del generale Munir Pascià, sarebbe già arrivato ad Aziziah; la retroguardia, poche centinaia di armati, si sarebbe trovata a Bir Edim, a quattro ore di marcia da Tripoli. Nella notte tra il 9 e il 10 ottobre si manifestò un primo sintomo di reazione nemica ai pozzi di Bu-Mliana che assicuravano il rifornimento idrico alla città: l'attacco, condotto da pattuglie araboturche, venne respinto dai marinai di guardia, appoggiati dai tiri del *Sardigna* e del *Carlo Alberto*: il Cagni stesso diresse l'azione.

---

(9) Tel. nn. 44 e 46, delle ore 15,10 e delle ore 22 del 5 ottobre: "Reputando necessario affermare senza troppo forte dilazione la presa di possesso della città, ho sbarcato 900 uomini che senza inconvenienti hanno preso possesso opere batteria Sultania sulle quali a mezzodì è stata alzata la bandiera nazionale"; "A prosecuzione mio telegramma odierno n. 44, informo V.E. che capi arabi tribù dintorni vennero bordo fare atto sottomissione scongiurando cessazione bombardamento. Console generale tedesco, decano corpo consolare, venne a bordo pregando provvedere per ordine città protezione averi colonie estere avendo truppe turche abbandonato piazza. Ho sbarcato perciò pomeriggio altro reggimento in complesso 1.700 uomini mitragliere e cannoni da sbarco. Forze sbarcate stamattina si sono riunite in città Tripoli con quelle sbarcate pomeriggio... Occupazione città avvenuta senza incidenti. Ho nominato comandante truppe occupazione capitano di vascello Cagni... Predetto console generale tedesco mi ha partecipato che durante bombardamento non si sono verificati danni a persone di colonia europea... Sarebbe provvido un carico orzo, frumento per popolazione povera".

La mattina dell'11 comparvero all'orizzonte i trasporti *Verona* e *America* con i primi contingenti delle forze terrestri, che precedevano di un giorno il grosso della spedizione. Alle ore 9 del 12 tutto il convoglio gettava le ancore in rada ed aveva termine la settimana di passione della Marina. Con le truppe era il gen. Caneva, nominato comandante in capo delle forze di occupazione e governatore generale, al quale l'amm. Faravelli trasmise i poteri.

L'occupazione di Tripoli e la difesa della città sino all'arrivo dell'esercito è episodio fin troppo noto, che valeva la pena di ricordare soltanto per essere stata la più importante operazione tattica della Marina sulla sponda africana. Ma nello stesso tempo e successivamente altre occupazioni ed altri fatti d'arme avvenivano, in cui la Marina ebbe parte preponderante, da Marsa Tobruk (4 ottobre) a Derna (17 ottobre), a Bengasi (19-20 ottobre), a Homs (21 ottobre), o comunque si distinse per una valorosa partecipazione, come a Sciara Sciat (23-26 ottobre) e altrove <sup>(10)</sup>.

A novembre, la promulgazione del decreto di sovranità sulla Tripolitania e sulla Cirenaica, sebbene giudicato da taluni prematuro, valeva in realtà a chiarire definitivamente l'incerta situazione politica e ad indicare alla marina, ormai libera da pesanti impegni sulle coste libiche <sup>(11)</sup>, un nuovo campo di azione nel Mediterraneo orientale, per l'ulteriore prosecuzione delle operazioni belliche contro la Turchia: guerra in cui, per altro, la flotta non ebbe la facoltà di agire con quella libertà e quella intensità che avrebbero potuto portare ad una rapida conclusione del conflitto, a causa delle molte e gravi interferenze politiche. Al governo, infatti, non era dato prescindere dalla ragione politica, dal momento che ogni iniziativa in zone esterne alla Libia suscitava sospetti, seguite da esplicite proteste delle Potenze, prima fra tutte l'Austria, preoccupata che l'azione italiana turbasse l'equilibrio politico-militare nel settore balcanico.

Il grosso della flotta, nuovamente concentrato ad Augusta, era pronto all'impiego ed attendeva ordini di salpare verso l'Egeo, come l'opinione pubblica si aspettava. Il progetto di portare la guerra sui litorali ottomani era anche nelle intenzioni del ministero della Marina fin dal 23 ottobre, quando l'amm. Aubry veniva invitato a Roma con questo esplicito telegramma: "Intendimento governo flotta prepararsi per azione risolutiva in

(10) Per il complesso delle operazioni a cui il corpo da sbarco della Marina aveva preso parte, alla sua bandiera venne concessa la medaglia d'oro al valor militare.

(11) Erano rimaste sul litorale africano: a Tripoli, la divisione navi-scuola al comando del CA Borea Ricci, rinforzata dalla *Liguria*, dalla *Partenope*, dal caccia *Fulmine*, dalla torpediniera d'alto mare *Cassiopea* e da altre siluranti; a Homs, il *Marco Polo*; a Derna, la *Napoli* e il *San Marco*; a Tobruk, una squadriglia di caccia ed una di torpediniere; tra Tobruk e Bengasi, la I divisione della seconda squadra, rinforzata dall'*Etna*.



Egeo, la quale potrebbe esplicarsi bloccando Smirne e occupando Mitilene. È perciò necessario ritorno V. E. per opportune intese.... Prima e seconda squadra, cacciatorpediniere e torpediniere destinate operare in Levante concentrinsi Taranto per riparazioni e riposo”.

Ma alla realizzazione di questi piani continuava ad opporsi l'atteggiamento delle Potenze, soprattutto di quelle, ufficialmente “amiche”, della Triplice, al punto che, come si è già ricordato, ai primi di novembre il capo di S.M. austro-ungarico Conrad von Hötzendorf, che fin dal tempo della crisi per la Bosnia e l'Erzegovina auspicava una guerra preventiva contro l'infido alleato meridionale, tornò a proporre di assalire l'Italia sul confine veneto nel momento in cui essa era maggiormente impegnata nel Mediterraneo: e dal ministero di Vienna una tale idea non fu considerata opportuna per considerazioni che non avevano nulla a che fare con la lealtà dell'alleanza (12).

Fosse o non fosse eccessiva l'arrendevolezza del governo italiano alle pressioni straniere, sta di fatto che per mesi ancora continuò quello che lo stesso Giolitti definì “il ballo sulle uova” (13), durante la quale fase il compito della flotta rimase necessariamente limitato al triplice obiettivo di continuare ad appoggiare dal mare le operazioni terrestri in Libia, servendo di base mobile all'esercito nella progressiva conquista del litorale ed intervenendo direttamente solo quando fosse indispensabile (14); di vigilare attentamente a che non arrivassero via mare rinforzi di uomini o materiali bellici ai presidi turchi ed alle formazioni arabe insorte in Tripolitania e in Cirenaica; e di sorvegliare affinché, dove la sospettosa diplomazia europea non aveva speciali interessi da difendere, non si radunassero forze terrestri o navali ottomane per preparare azioni ai nostri danni. Il più delicato di tali compiti era quello concernente la repressione del contrabbando di guerra: e proprio in questa attività un incidente di una certa gravità venne a turbare nel gennaio 1912 le relazioni con la Francia: quello provocato dal fermo di un piroscafo francese, il *Carthage*, e subito dopo di un altro il *Manouba*, per contrabbando di guerra. La cosa fu appianata (15), malgrado avesse

---

(12) C. MANFRONI: *Guerra italo-turca*, Roma, 1926, II, p. 8; M. GABRIELE: *Le convenzioni navali della Triplice*, cit., pp. 321-322.

(13) G. GIOLITTI: *Memorie della mia vita*, cit., p. 372.

(14) Come avvenne a Derna il 24 novembre.

(15) Con la pratica rinunzia dell'Italia ad esercitare il diritto di visita a bordo di navi francesi in mare aperto: cfr tel. n. 2551 del ministero al comando navale di Tripoli, in data 27 gennaio 1912: “Fino nuovi ordini diritto visita su navi bandiera francese sia esercitato soltanto nelle acque Tripolitania e Cirenaica”.

provocato un bellicoso discorso del presidente Poincaré, ma il rumore che l'episodio suscitò nella stampa internazionale fu grande e non mancarono accuse di ogni sorta, talvolta anche ridicole, contro l'Italia (16).

Nel febbraio seguente, il 24, si ebbe l'azione di Beirut, nel quale porto l'amm. Di Revel, con il *Garibaldi*, il *Ferruccio* e l'incrociatore ausiliario *Duca di Genova*, affondò 2 navi da guerra turche, la cannoniera *Avnillah* e la torpediniera *Angora* (17).

Il 4 marzo un grave lutto colpì la flotta con la morte del comandante in capo amm. Aubry a bordo della nave su cui alzava l'insegna, la *Vittorio Emanuele*, nella rada di Taranto. Il comando delle forze navali e della prima squadra passò all'amm. Faravelli, sostituito dall'amm. Viale a capo della seconda squadra: un mese più tardi anche il Faravelli, per motivi di salute, dovette essere sostituito e nel comando in capo subentrò il Viale, il quale lasciò il comando della seconda squadra all'amm. Amero D'Aste Stella. In questo periodo non vi fu da registrare che la partecipazione di unità della flotta alle operazioni contro Zuara (presa di Bu-Chanez).

46. — Quando l'intervento diplomatico della Francia indusse l'impero austro-ungarico a non opporsi ulteriormente ad un'azione diretta dell'Italia sulla Turchia, dopo che fu fallito ogni tentativo di mediazione da parte delle Potenze neutrali per una pacifica soluzione del conflitto, ottenemmo finalmente dalle Potenze stesse il consenso ad un'azione coercitiva

---

(16) Si pensi che l'agenzia di stampa Havas accusò una torpediniera italiana di aver fermato per ispezione una barca da pesca presso Gerba e di essersi impossessata del rancio dell'equipaggio (MANFRONI, cit., II, p. 67).

(17) La diplomazia turca non mancò di sfruttare l'episodio, asserendo falsamente che il bombardamento italiano sarebbe stato diretto sull'abitato e contro la popolazione civile. L'ambasciatore ottomano a Londra protestò al Foreign Office ed affermò che "malgrado le ripetute assicurazioni date dal governo italiano che il teatro delle ostilità non sarebbe stato esteso oltre la Tripolitania e la Cirenaica, due navi da guerra hanno attaccato e bombardato ieri, 24 corrente, il porto e la città di Beyrouth. Il fuoco dei cannoni delle navi è stato diretto sulla città, distruggendo o danneggiando, oltre che numerose case private, parecchi edifici pubblici... Molti abitanti sono stati uccisi o gravemente feriti... Questo attacco costituisce non soltanto una violazione flagrante dell'art. 2 della Nona Convenzione dell'Aja, ma viene a dimostrare ancora una volta che il governo italiano disconosce sistematicamente tutti i principi del diritto delle genti... Davanti a questo atteggiamento contrario alle assicurazioni formali date a più riprese al governo imperiale che l'Italia si asterrà da ogni attacco su altri punti dell'impero ottomano al di fuori della Tripolitania e della Cirenaica, e non potendo più contare sull'osservanza da parte del nemico delle convenzioni internazionali che vietano il bombardamento dei porti non fortificati e aperti al commercio, il governo imperiale si vedrà costretto dalle circostanze ad adottare tutte le misure di difesa che la situazione attuale comporta". L'opinione del ministero britannico al riguardo appare da una nota manoscritta che il sottosegretario del Foreign Office apponeva nel trasmettere copia di tale nota all'Ammiragliato: "Il senso di questa protesta appare essere non tanto un'espressione di indignazione, quanto una giustificazione precostituita presso le Potenze per misure come quella di minare i Dardanelli" (PROL., Adm., 116). Sull'episodio di Beirut si vedano anche in AMF, BB 3, fasc. 1329 e 1341, i punti di vista francesi prima e dopo il bombardamento.

da considerarsi però quale mezzo e non fine, e il governo passò alla fase esecutiva incaricando lo S.M. della Marina di studiare quelle operazioni navali in Egeo che, per esigenze militari oltre che politiche, non si potevano ulteriormente rimandare. Già l'amm. Faravelli, il 27 marzo (18), aveva presentato al ministero un progetto per un'azione da svolgersi contemporaneamente nell'alto e basso Egeo, per disorientare il nemico e convincerlo della possibilità che aveva l'Italia di costringerlo alla resa. Tale progetto prevedeva:

- un'azione dimostrativa e non impegnativa nei Dardanelli;
- un'azione contro le isole di Metelino;
- una terza azione contro i forti di Smirne e di Cismè;
- l'occupazione, infine, delle isole di Rodi e di Coò.

L'ammiraglio Viale accettò, in linea di massima, il piano del suo predecessore, inserendovi però alcune modifiche, principalmente le seguenti:

- un'azione di sorpresa contro la squadra turca all'ancora nello Stretto, per mezzo di siluranti;
- in collegamento con questa, altre due operazioni, una sui forti esterni dei Dardanelli, l'altra di esplorazione preventiva delle coste dell'Asia Minore con danneggiamenti alle opere militari ed alle linee telegrafiche.

Passando all'attuazione del piano, esso ebbe, nelle linee generali, il seguente svolgimento: l'*Emanuele Filiberto* venne inviata a Samo; la *Saint Bon* con il *Dardo* al golfo di Coò; la *Benedetto Brin* con il *Lampo* nel golfo di Mendelia per distruggervi le stazioni radio; la *Regina Margherita* con l'*Euro* a Rodi per tagliare i collegamenti radio e telegrafici con le altre isole e la terraferma; la seconda divisione della prima squadra (amm. Presbitero),

---

(18) Nei giorni immediatamente precedenti aveva avuto un principio di esecuzione un tentativo di attacco ai Dardanelli, per effettuare il quale l'amm. Thaon di Revel, a cui l'operazione era stata affidata, aveva radunato nel golfo di Bomba, tra Derna e Tobruk, le sue tre navi da battaglia (*Garibaldi*, *Ferruccio*, *Varese*) oltre la *Roma* e l'incrociatore ausiliario *Città di Messina*, due caccia (*Lampo*, *Dardo*) e sette siluranti d'alto mare (*Euro*, *Ostro*, *Alcione*, *Arpia*, *Sirio*, *Serpente*, *Scorpione*). A bordo di una silurante vi giunse un informatore segreto proveniente da Costantinopoli, le cui notizie sullo stato attuale delle difese dello Stretto parvero però all'ammiraglio generiche e insufficienti; egli aveva pertanto inviato al ministero, il 17 marzo, un dispaccio nel quale dichiarava apertamente: "Se un insuccesso non portasse all'Italia gravi conseguenze politiche, non sarebbe da escludersi il tentativo... quantunque più vi potrebbero fortuna e azzardo che perizia guerresca e marinaresca. Ma l'operazione, subordinata a conseguenze politiche, equivarrebbe ad affidare al caso le sorti dell'Italia". Così l'impresa venne abbandonata: l'indomani Leonardi Cattolica rispose: "Quando azione fu progettata e decisa, condizioni erano molto differenti da quelle odierne. Informatori concordano nel segnalare intensificata vigilanza Turchia e mutato ancoraggio squadra... affondato sbarramento...; alterata così sostanzialmente situazione, convengo pienamente che riuscita dell'impresa dipende ormai più da fortuna che da valore e da perizia" (MANFRONI, cit., II, pp. 87-88).

rinforzata dall'incrociatore ausiliario *Duca degli Abruzzi*, dai caccia *Lanciere* e *Corazziere* e dalla nave posacavi *Città di Milano* fu mandata verso Lesbo per tagliare i cavi sottomarini ivi esistenti e poi incrociare nel canale di Scio; la I divisione della prima squadra e la II divisione della seconda squadra (amm. Di Revel) ebbero ordine di disporsi a ridosso dell'isola di Imbro; all'Ispettore delle siluranti, duca degli Abruzzi, fu affidata l'azione principale contro la squadra turca.

Il duca degli Abruzzi e il suo capo di S.M., com. Millo, arrivarono il 14 aprile all'isola di Stampalia conducendo da Brindisi la IV squadriglia di caccia (*Aquilone*, *Borea*, *Nembo* e *Turbine*) e la II squadriglia di torpediniere d'alto mare (*Perseo*, *Pegaso*, *Procione*, *Climene* e *Calipso*), per attendervi le altre dieci unità leggere che dovevano partecipare all'azione: queste però non giunsero in tempo all'appuntamento, per le pessime condizioni del mare e così il duca degli Abruzzi partì con solo otto siluranti e caccia, scortate dal *Vettor Pisani* e dal *Coatit*: il 17 sostarono ad Agiostrati e la sera ripresero il mare verso Tenedo e l'imboccatura dei Dardanelli. La notte era oscurissima e le condizioni del mare andavano peggiorando: alle 21,30, presso Tenedo, il *Turbine* entrava in avaria per collisione con la *Nembo* e il duca dovette risolversi ad ordinare la ritirata, durante la quale si verificava un'altra collisione tra due torpediniere, la *Perseo* e la *Procione*. Quest'ultima dovette essere presa a rimorchio dal *Vettor Pisani*.

Nella sua relazione al ministero il duca degli Abruzzi poneva in rilievo come l'elemento sorpresa, facile ad ottenersi all'inizio del conflitto, fosse ormai reso difficile per le misure prese dal nemico in seguito alla pubblicità data dalla stampa mondiale al progetto di un'operazione italiana in quel settore: operazione che, comunque, avrebbe richiesto un maggior numero di siluranti per ottenere un favorevole risultato.

Mentre le siluranti facevano ritorno a Stampalia, l'amm. Viale ordinava che si eseguisse l'altra parte del piano, facendo un tentativo di richiamare la flotta turca fuori dei Dardanelli: e a tale scopo, all'alba del 18 aprile, la II divisione della prima squadra, rimasta a disposizione, si presentava davanti all'imbocco dello Stretto. Durante la vana attesa, le altre due divisioni rimaste presso Imbro avanzarono anch'esse verso i Dardanelli. Ma soltanto un caccia ottomano uscì in esplorazione e la divisione Revel ebbe l'ordine di attaccarlo e distruggerlo: questa occasione si presentava opportuna, agli effetti delle note limitazioni posteci dalle Potenze, per costringere i Turchi ad aprire per primi il fuoco, giustificando così un'azione italiana contro i forti, come appunto si sarebbe verificato. Infatti, mentre l'amm. Revel, sulla *Garibaldi*, seguito dalla sua divisione in linea di fila, avanzava contro il caccia nemico, questo fuggiva a ripararsi dentro lo Stretto e le nostre navi, giunte a tiro dei forti Orhanié ed Ertogrul, furono investite dal fuoco dei Turchi. Immediatamente l'amm. Revel segnalò di bombardare i

forti della riva asiatica e il fuoco delle navi ridusse al silenzio tanto Orhanié quanto la fortezza più settentrionale di Kum Kalé, mentre la divisione Presbitero faceva altrettanto con le fortificazioni della riva europea, Ertogrul e Sed-ul-Bahr. Poco dopo le ore 13, l'amm. Viale, ritenendo espletato il compito dell'azione dimostrativa, ordinò la cessazione generale del tiro e l'armata diresse a nord, allontanandosi definitivamente (19).

Il bombardamento dei Dardanelli ebbe notevole eco in tutta l'Europa e provocò da parte ottomana l'attuazione del provvedimento già minacciato di chiusura dello Stretto. Lo stesso Giolitti, nelle sue "Memorie", afferma, contro il timore francese di un divisato forzamento dei Dardanelli, che l'armata navale italiana non aveva affatto questo compito, ma soltanto quello di sostenere un eventuale attacco di torpediniere contro la flotta turca e di compiere una dimostrazione che togliesse alla Turchia l'illusione - dalla quale era incoraggiata alla resistenza - che la nostra libertà d'azione fosse tanto limitata quanto gli ottomani stessi speravano (20).

47. — Comunque, il turbamento creato nella situazione diplomatica dall'azione dei Dardanelli e dalla conseguente chiusura dello Stretto minacciava di provocare serie complicazioni. La chiusura danneggiava gli interessi inglesi e ancor più quelli francesi, sollecitando l'ostilità dell'opinione pubblica, specialmente francese. Il governo austro-ungarico assunse pure un'atteggiamento minaccioso, dichiarando di considerare l'attacco ai Dardanelli come un atto di grave provocazione. Ma il governo italiano, una

---

(19) Un giudizio definitivo sulle operazioni del 17-18 aprile venne espresso nella "Relazione sulla campagna di Libia" inoltrata al ministero dal capo di S.M. della Marina, VA C. Rocca Rey, in data 30 marzo 1913: "Le forze navali dell'avversario, rifugiate entro i Dardanelli, continuavano a rappresentare una incognita verso la quale non poteva non essere costantemente rivolta la nostra attenzione per prevenire sorprese, sempre possibili... Era da escludere qualsiasi tentativo di forzare i Dardanelli con la flotta, perchè, dato il lungo tempo trascorso, quel passo, non facile di per se stesso, era diventato allora assai difficile... Sembrava invece possibile tentare una sorpresa contro la flotta nemica, con un'incursione di siluranti nello Stretto, appoggiata dalla flotta. Al tempo stesso questa avrebbe preso tal posizione davanti ai Dardanelli da provocare, forse, la flotta nemica ad uscirne e ad accettare battaglia... Il tentativo affidato all'ispettorato siluranti... dovette essere abbandonato al momento stesso di compierlo, sia perchè la vigilanza del nemico all'entrata dello Stretto risultò in pratica assai più attiva di quanto l'avevano lasciata supporre le informazioni raccolte, sia perchè, causa il pessimo stato del mare, quattro delle siluranti fecero avarie notevoli per abbordo. La dimostrazione fatta l'indomani con le due divisioni della prima squadra e la II divisione della seconda squadra, davanti all'imboccatura dello Stretto, non sortì l'effetto desiderato di provocare il nemico e si tradusse in un duello d'artiglieria tra i forti e la forza navale, durato due ore, senza danni da parte nostra, ma con danni sensibili alle opere fortificate dell'avversario, che primo apertosi il fuoco contro di noi. Nel suo complesso l'azione valse a dimostrare che il nemico non intendeva accettare alcuna sfida, preferendo di perseverare nel suo contegno passivo".

(20) GIOLITTI, cit., II, pp. 399-400. Della sostanziale identità di vedute del gabinetto britannico è traccia in una lettera di sir Edward Grey del 29 aprile, reperibile in PRO, CAB., 37, 110, fasc. 67.

volta tanto, non cedette, anzi deliberò di opporre al provvedimento turco l'attuazione del programma, da tempo predisposto, di occupazione di Rodi e delle isole Sporadi meridionali <sup>(21)</sup>, da mantenere quale pegno per una sollecita soluzione del conflitto.

A tal fine veniva disposto il sollecito e segreto invio in Egeo, da parte dell'ispettorato siluranti, dei caccia *Nembo*, *Aquilone* e *Borea* e delle torpediniere d'alto mare *Sagittario*, *Sirio*, *Spica*, *Centauro* e *Astore*; nel contempo veniva ordinato all'amm. Presbitero di occupare l'isola di Stampalia, nei cui porti erano state all'ancora le navi raccolte per l'azione dei Dardanelli. L'occupazione venne effettuata alla fine di aprile senza alcuna resistenza da parte turca.

Ma l'azione più importante veniva diretta contro l'isola di Rodi, la cui occupazione assumeva grande importanza, sia per dimostrare alle Potenze la necessaria energia, sia per esercitare una forte pressione sulla Turchia ed impedire il traffico di armi tra l'impero ottomano e la costa libica. La spedizione, al comando del gen. Ameglio <sup>(22)</sup>, giunse prima dell'alba del 4 maggio dinanzi alla spiaggia di Kalitea, prescelta per le operazioni di sbarco, incontrandovisi con la I divisione della prima squadra, agli ordini dell'amm. Viale stesso. Per effetto soprattutto della sorpresa (i Turchi si aspettavano piuttosto un attacco a Trianda, sulla sponda settentrionale dell'isola, dove storicamente erano sempre avvenuti gli sbarchi, come quello dei Turchi contro i Cavalieri nel 1522) lo sbarco avvenne senza il minimo incidente e con la massima rapidità: tutto il contingente delle forze terrestri, preceduto da una compagnia da sbarco della Marina, fu posto a terra nello spazio di due ore, per mezzo delle siluranti e dei mezzi di bordo delle due formazioni, ed iniziò subito la marcia verso nord, in direzione della città di Rodi. Nel frattempo, fu mandato il caccia *Alpino* ad intimare la resa al vali dell'isola, il quale dichiarò che la guarnigione turca, forte di circa 1.500 uomini al comando del maggiore Abdullah Bey, era uscita dalla città ed aveva raggiunto i monti dell'interno. Così, senza colpo ferire, contemporaneamente allo sbarco nel porto di due compagnie della Marina, le truppe del gen. Ameglio entravano a Rodi e vi innalzavano la bandiera sul castello.

(21) La denominazione di Sporadi meridionali è impropria, in quanto nell'antichità le Sporadi comprendevano anche Samo e Icaria (Nicaria) ed escludevano Rodi e Megiste (Castelrosso), nonchè Astypalea (Stampalia) che appartiene alle Cicladi. La prima denominazione adottata fu di Tredici Sporadi o Sporadi Meridionali, ma presto prevalse e fu accettata ufficialmente quella di Rodi e Dodecaneso, che probabilmente risale all'età bizantina.

(22) Era composta da sette trasporti (*Sannio*, *Europa*, *Verona*, *Toscana*, *Bulgaria*, *Cavour* e *Valparaiso*), recanti a bordo circa 9.000 uomini con 20 pezzi d'artiglieria e scortati dalla divisione Amero d'Aste (*Regina Margherita*, *Emanuele Filiberto*, *Benedetto Brin* e *Saint Bon*, con le torpediniere *Orione* e *Orsa*).



Nei giorni seguenti, mentre le forze dell'esercito inseguivano, circondavano e catturavano, dopo breve combattimento, la guarnigione ottomana presso Psithos, un villaggio dell'entroterra <sup>(23)</sup>, valendosi anche per questa operazione del valido concorso della flotta, l'amm. Viale spedì alcune unità a prendere possesso delle altre isole: la *Pisa* a Calimno, la *San Marco* a Lero, l'*Amalfi* a Patmo, la *Roma* a Nisiro, la *Napoli* a Piscopi e a Coò, la *Vittorio Emanuele* a Scarpanto, la *Regina Elena* a Caso; per ultime furono occupate Calchi, Simi e Lipso, completando così entro la prima metà del mese di maggio l'occupazione dell'arcipelago. Ovunque i reparti da sbarco furono bene accolti dagli abitanti, preoccupati soltanto dalla possibilità di un ritorno dei Turchi. La popolazione dell'isola di Castellrosso presso la costa anatolica mandò a chiedere anch'essa che la si occupasse, ma non poté per allora essere accontentata, dal momento che l'eccessiva vicinanza del litorale ottomano avrebbe imposto la dislocazione permanente sul posto di un'unità da guerra. Pareva imminente anche l'occupazione di Scio, a nord dell'arcipelago, ma questa venne sospesa per le pressioni delle Potenze, timorose che la Turchia, che aveva riaperto gli Stretti il 2 maggio, mandasse ad effetto la minaccia di richiuderli.

A fine maggio, la maggior parte della flotta era salpata dal Dodecaneso, lasciandovi a difesa gli incrociatori ausiliari *Città di Siracusa*, *Città di Catania*, *Città di Messina* e *Città di Palermo*. Anche il duca degli Abruzzi, compiuti gli otto mesi prescritti di imbarco e promosso viceammiraglio, cessò dal comando dell'ispettorato siluranti e vi lasciò come comandante interinale il CV Millo.

L'azione italiana sembrava aver creato nuovi motivi di timore e di sospetto nelle Potenze: particolarmente la Francia manifestava la preoccupazione che il possesso delle isole, da temporaneo, diventasse permanente, il che avrebbe costituito un grave danno per il mantenimento dell'equilibrio politico e strategico in quella regione, sotto tanti aspetti delicata, del

---

(23) La cit. relazione del capo di S.M. della Marina così commentava l'episodio di Psithos, nel quale il rapido accerchiamento dei Turchi fu ottenuto mediante il trasporto via mare di grossi contingenti in vari punti della costa, trasporto effettuato per mezzo dei piroscafi *San-nio* e *Bulgaria*, con la scorta delle navi da guerra *Emanuele Filiberto*, *Saint Bon*, *Ostro* e *Lanciere*: "La battaglia di Psithos è il solo esempio avutosi durante l'intera campagna d'un accerchiamento completo delle forze nemiche. Certamente al successo contribuì in modo singolare la configurazione della costa, per la quale fu possibile far convergere da punti periferici sull'obiettivo importanti colonne di truppa, con direzioni radiali a forte angolo di scarto; è fuori dubbio che l'esito favorevole dell'operazione si dovè in gran parte alla sorpresa".

Mediterraneo. Tutto ciò sembrava avvalorare i dubbi che molti, anche in Italia, avevano espresso sull'utilità di quelle occupazioni (24).

Un altro motivo di preoccupazione per il governo di Roma era intervenuto nel frattempo: il decreto di espulsione di tutti i cittadini italiani dai territori dell'impero ottomano. Appariva chiaro che l'occupazione egea incontrava, per motivi diversi, la disapprovazione dell'opinione pubblica europea in generale, e persino di quella britannica ritenuta fino ad allora la più benevolmente disposta nei confronti dell'Italia: pertanto il Grey, che già il 30 aprile aveva chiesto al governo italiano che per un certo periodo non vi fossero altri attacchi agli Stretti (25), fece capire che i suoi maggiori dubbi concernevano il futuro delle isole: se l'Italia le avesse tenute, la sua posizione nel Mediterraneo orientale si sarebbe rafforzata forse più di quanto convenisse agli interessi britannici, mentre un loro eventuale ritorno alla Turchia avrebbe creato serie difficoltà a causa delle aspettative suscitate dagli avvenimenti nella popolazione, in maggioranza di nazionalità greca e dalle aspirazioni nazionalistiche accese. Nell'incertezza, le previsioni apparivano varie: l'ambasciatore inglese a Vienna, che era stato recentemente a Roma per sposarvi una principessa romana, esprimeva i suoi sospetti che l'Italia avesse ormai già deciso di annettersi le isole, contro le aspettative di Grey e dell'Ammiraglio.

In giugno il governo francese propose a Londra una formula d'azione redatta da Poincaré, secondo la quale le Potenze dell'Intesa, allo scopo di ristabilire la pace tra Italia e Turchia, avrebbero dovuto sottoscrivere un patto generale di disinteressamento: alla base di questa proposta, sebbene

---

(24) Nella stessa relazione più volte citata si legge che l'occupazione di Rodi "quando si consideri unicamente come azione di guerra isolata, si deve riconoscere che fu perfetta, sia come preparazione, sia come esecuzione". Ma, aggiungeva il capo di S.M. della Marina, "nemenno questa occupazione, seguita poco dopo da quella di altre isole del gruppo delle Sporadi Meridionali, senza episodi militari di qualche importanza, valse a persuadere il governo ottomano della convenienza di accettare il fatto compiuto in Libia; nè giova qui ricordare come i dubbi sull'utilità militare di questa impresa siano stati confermati dai fatti. Sostanzialmente, dunque, la nostra azione navale in Egeo, considerata nel suo complesso, non giunse a portare alcun mutamento importante nella situazione generale del conflitto; le ragioni di ciò sono varie e si possono enumerare come segue: 1° - L'azione fu in generale tardiva, perchè deliberata, per ragioni di politica generale, solamente quando l'avversario aveva già avuto il tempo di costituire tutto un sistema difensivo nei Dardanelli a protezione della capitale, sistema al quale concorrevano anche la flotta, questa essendone a sua volta protetta. 2° - Le nostre occupazioni nel basso Egeo non giunsero ad esercitare una pressione sul nemico, il quale ben sapeva che esse avrebbero avuto carattere transitorio. 3° - La necessità politica, intervenuta a stabilire molte limitazioni alle operazioni navali, tolse alla Marina ogni possibilità di esercitare una qualsiasi sensibile pressione sulla capitale dell'impero, solo modo pel quale si poteva forse ancora sperare di giungere a piegare - sia pure indirettamente, cioè attraverso la pressione dell'Europa - la tracotanza ottomana".

(25) Grey a Cartwright, ambasciatore a Vienna, 10 gennaio 1913, DDB, IX, doc. 489.

non fossero nominate, erano proprio le isole Egee. Sir Edward Grey obiettò di avere l'assicurazione dell'ambasciatore italiano a Londra, Imperiali, che l'Italia non avrebbe esteso l'occupazione ad altre isole e che non sarebbero stati attaccati gli Stretti. Il governo francese propose allora una conferenza internazionale sulla guerra italo-turca: conferenza che, secondo il ministro degli Esteri russo, non era desiderata da nessuno, eccetto che dalla Francia, perchè vi sarebbero sorte delicate questioni, principalmente sulla posizione futura delle isole, e quindi da essa sarebbe potuto venire il segnale per una insurrezione generale delle popolazioni balcaniche contro il dominio ottomano (26).

Tra i problemi sollevati dall'occupazione italiana del Dodecaneso naturalmente i più preoccupanti erano quelli di ordine militare: a proposito dei quali il governo britannico domandò il parere dell'Ammiragliato e questi rispose con un dettagliato memoriale (27), esaminando particolarmente le

---

(26) Grey a Cartwright, 13 gennaio 1913, e Grey a Buchanan, ambasciatore a Pietroburgo, 4 gennaio 1913, DDB, IX, docc. 502 e 507.

(27) *Ibidem*, doc. 430, allegato, figura il memoriale inviato dall'Ammiragliato al Foreign Office il 20 giugno: "*Occupazione italiana delle isole egee e suoi effetti sulla politica navale*" - La politica dell'Ammiragliato nel Mediterraneo è stata basata per molti anni sul presupposto che i nostri interessi nel bacino orientale di questo mare (cioè il commercio del mar Nero e del Levante e la sua fonte, l'Egitto, e la rotta del canale di Suez per l'Oriente) potrebbero essere minacciati soltanto da flotte ostili operanti in partenza da paesi distanti un migliaio di miglia dall'area vitale in cui tali interessi esistono, le quali flotte potrebbero essere sorvegliate - e i loro movimenti ostili controllati - dalle nostre forze navali basate a Malta.

Un fattore fondamentale di tale condizione è stato naturalmente che nessuna forte potenza navale occupi permanentemente alcun territorio o porto ad est di Malta, se tale porto fosse suscettibile di trasformazione in base navale fortificata. Fin dalla battaglia di Navarino del 1827 la flotta turca ha costituito un'entità trascurabile, mentre la marina greca è stata mantenuta a un livello talmente minimo da non incidere su quella condizione generale. Il mantenimento dello status quo nel mar Egeo non è stato soltanto la politica britannica per un secolo, ma si può dire abbia anche rappresentato la politica dell'Europa.

È vero che per esercitare pressioni sulla Turchia su qualche limitato punto di contrasto, si è verificata qualche temporanea occupazione di isole da parte di varie potenze agenti separatamente o congiuntamente, ma la restaurazione dello status quo ante ha invariabilmente seguito l'appianamento delle dispute, nell'interesse, si è detto, di tutta l'Europa... Ci troviamo ora di fronte all'eventualità che l'Italia rimanga in possesso di alcune isole egee, in piena sovranità. Di tali isole, alcune sono più importanti di altre. Alcune hanno buoni porti che potrebbero agevolmente essere trasformati in basi fortificate. L'importanza di altre dipende dalla loro prossimità ai Dardanelli. Però, in linea di principio queste minori questioni di convenienza non debbono influenzare la nostra politica e non è pratico far differenza tra l'una e l'altra isola. Nessuno può far previsioni in materia di guerra e l'occupazione dell'isola apparentemente di minor valore strategico può risultare altrettanto importante che l'occupazione di quella di maggior valore. La posizione geografica di quelle isole abilita la potenza sovrana, se in possesso di una Marina, ad esercitare il controllo sul commercio del Levante e del mar Nero e a minacciare la nostra posizione in Egitto in una misura mai verificatasi in precedenza. Si stabilirebbe anche una permanente minaccia di tale potenza contro la Turchia, oppure, alternativamente, si darebbe grande facilità ai trasporti delle truppe turche verso l'Egitto, qualora la Turchia si unisse ai nostri nemici.

possibili conseguenze strategiche (controllo sul commercio del Levante e del mar Nero e possibilità di minacce per la posizione inglese in Egitto), e prospettando la necessità di sorvegliare attentamente l'azione italiana.

Così non si dovrebbe nemmeno trascurare di prendere in considerazione il fatto che la frontiera italiana in Tripolitania sta ora avvicinandosi a quella egiziana. Una tale situazione avrebbe richiesto un totale riesame della nostra politica navale nel Mediterraneo già al tempo in cui vi mantenevamo una squadra completa di navi da battaglia e una divisione di incrociatori. Sarebbe bastato distaccare un numero sufficiente di unità per affrontare qualunque forza fosse presente nell'Egeo o per investire le basi navali stabilitevi. Ma oggi, che la nostra flotta intera è insufficiente a fornire una sicura preponderanza nel mare del Nord contemporaneamente ad un'effettiva protezione dei nostri interessi mediterranei, la situazione sarebbe assai aggravata dallo stabilirsi nell'Egeo di una stazione navale ostile. Egitto e Levante si trovano a 1000 miglia di distanza dal territorio di un nemico potenziale. Squadre nemiche destinate ad operare in quelle acque dovrebbero lasciare molto lontano dietro di sé le basi e i rifornimenti ed affrontare i rischi relativi ad un'avventura tanto lontana, rischi accentuati dalla possibilità sempre presente di un nostro ritorno in forze conseguente ad una decisione nel mare del Nord. Se invece tali squadre potessero contare su vicini porti fortificati, il loro rischio sarebbe diminuito e le nostre difficoltà aggravate in pari misura. Se Brueys, dopo aver sbarcato in Egitto l'esercito francese, avesse potuto portare la sua flotta in una vicina base protetta, non sarebbero mai avvenuti né la battaglia del Nilo né il nostro ristabilimento nel Mediterraneo.

Per le considerazioni sopra esposte si può affermare con sicurezza che il possesso da parte dell'Italia di basi navali nel mare Egeo minaccerebbe la nostra posizione in Egitto, ci farebbe perdere il controllo del commercio del Mar Nero e del Levante e in caso di guerra esporrebbe le nostre rotte per l'Oriente attraverso il canale di Suez alle operazioni dell'Italia e dei suoi alleati. L'atteggiamento dell'Europa riguardo a questi problemi è stato brevemente accennato qui sopra. Esso è, tuttavia, un importante fattore della questione. Una flotta che potesse far uso dei porti di queste isole potrebbe controllare il passaggio del commercio del Mar Nero attraverso il Bosforo e i Dardanelli.

Sembra che sia stato sempre tacitamente ammesso in Europa che il carattere internazionale dato da vari trattati a queste vie d'acqua dovrebbe moralmente essere esteso alle isole che, se fortificate ed in possesso di una potenza navale, ne comanderebbero l'uscita. Sarebbe certamente una legittima richiesta quella che ogni trasferimento di sovranità di tali isole dovrebbe essere argomento di trattative internazionali, specialmente se l'occupazione di tali isole da parte di una delle grandi potenze minacciasse la libertà della navigazione nei Dardanelli per le altre nazioni europee.

Le due potenze principalmente interessate sono la Gran Bretagna e la Russia e il loro atteggiamento storico si può dire sia stato esaurientemente espresso dalle seguenti citazioni di dispiacchi del tempo del trattato di Santo Stefano: *Lord Derby al conte Schouvaloff - 6 maggio 1877*: "Gli accordi esistenti, presi con l'approvazione dell'Europa, che regolano la navigazione nel Bosforo e nei Dardanelli, appaiono al governo di Sua Maestà saggi e salutari, e vi sarebbero, a suo giudizio, serie obiezioni contro la loro modifica in alcun particolare". - *Risposta del principe Gortchakoff*: "Quanto agli Stretti, sebbene le due rive appartengono al medesimo sovrano, essi formano lo sbocco esclusivo di due vasti mari in cui tutti hanno degli interessi. Importa dunque alla pace e all'equilibrio generale che questa questione sia regolata di comune accordo su basi eque e sufficientemente garantite. "È dunque pacifico, che non soltanto noi stessi dovremmo opporci strenuamente contro l'occupazione permanente di qualsiasi delle isole egee da parte dell'Italia o di qualunque altra potenza navale, ma potremmo associarci i firmatari di tutti i trattati che garantiscono la navigazione nei Dardanelli in questa protesta".

In proposito, cfr anche A. TORRE: *L'Inghilterra di fronte all'occupazione italiana del Dodecaneso*, in "Inghilterra e Italia nel 900", Atti del Convegno di Bagni di Lucca, Firenze, 1973, pp. 177-181.

48. — Nonostante le nubi che si addensavano nel cielo diplomatico e le manifestazioni di preoccupazioni strategiche, durante il mese di giugno 1912 il turbamento dell'opinione pubblica dei paesi europei, in complesso, si andò calmando. Il governo italiano, d'altronde, era ben consapevole di dover agire per evitare che la Turchia riuscisse a far riunire la conferenza internazionale propugnata dalla Francia, nel corso della quale il governo ottomano sembrava voler avanzare, secondo il suo costume, delle proposte inaccettabili. Tra le possibili azioni militari suscettibili di migliorare la nostra posizione e di indurre gli avversari a più miti consigli, la scelta del governo cadde sul disegno di una nuova dimostrazione navale, tale da arrecare al nemico, in caso di piena riuscita, irreparabili danni e comunque da influenzerlo in notevole misura anche in caso che lo scopo non fosse totalmente raggiunto: tale soprattutto da eliminare per un pezzo il pericolo permanente a cui era esposta la flotta italiana nelle sue stazioni in Egeo (28).

Per indurre il governo a prendere questa decisione, il ministro Leonardi Cattolica dovette insistere a lungo presso il presidente del Consiglio Giolitti e il ministro degli Esteri di San Giuliano. Si giunse così, alla fine, ad una soluzione di compromesso, che prevedeva un'azione diretta esclusivamente contro la flotta turca all'ancora nei Dardanelli: progetto che non era stato mai abbandonato, almeno per la parte che si riferiva al proposito di neutralizzare la potenza offensiva della marina avversaria (29).

Il CV Millo, comandante del *Vettor Pisani* e reggente l'ispettorato siluranti, ebbe ai primi di luglio un lungo colloquio segreto a Roma con il

---

(28) Il 18 giugno, in una relazione al ministero, l'amm. Viale così ammoniva: "Mi rendo conto delle difficoltà d'ordine politico che limitano la nostra azione, ma stimo mio dovere imprescindibile ripetere a V.E. che, sino a quando, non sarà concesso alla flotta di trasportare a nord la sua base di operazione per vigilar da vicino le navi e le siluranti turche, sussisterà sempre il pericolo, malgrado tutte le precauzioni prese, che una sorpresa eseguita con audacia, risoluzione ed abilità possa avere risultati a noi dannosi".

(29) Si era continuato nei mesi precedenti a tenere costantemente sotto osservazione la flotta ottomana: "ogni giorno nostri informatori, più o meno sicuri, inviavano notizie al ministero circa la posizione dell'armata turca, i suoi spostamenti, le nuove difese aggiunte sulle due rive dei Dardanelli. Frequenti erano le voci che gli ufficiali della marina ottomana volessero impadronirsi delle siluranti per tentare un colpo ardito contro le nostre navi; alla fine di maggio gran parte dei giornali stranieri avevano anzi diffusa la falsa notizia che la squadra turca era uscita dallo Stretto ed aveva incrociato dinanzi alle coste dell'Asia Minore; che due torpediniere si erano apertamente ribellate all'ordine di rientrare nei Dardanelli; che il ministro della Marina aveva fatto una rigorosa inchiesta sugli ammutinamenti, e così via. Nel mese di giugno giunse da fonte molto autorevole la notizia che il comandante di una silurante turca aveva proposto di far uscire di notte a luci accese tutte le vecchie navi, seguite dalle siluranti a luci oscurate, e di andare così incontro all'armata navale nostra raccolta a Stampalia. Secondo tutte le probabilità, le nostre navi avrebbero dato l'attacco alle navi turche, offrendo così agio alle torpediniere di tentare, con qualche fortuna, il siluramento" (MANFRONI, cit., pp. 169-170).

ministro della Marina e con il capo di S.M. amm. Rocca Rey: vennero consegnate al com. Millo le istruzioni per l'impresa che egli avrebbe dovuto dirigere e gli si diede mano libera per l'attuazione del disegno (30).

Improvvisamente, il Millo comparve con il *Vettor Pisani* a Stampalia, il 12 luglio: colà comunicò all'amm. Viale il piano di attacco, concordò con lui i movimenti delle unità interessate e chiese che con il pretesto di lavori idrografici da eseguire si imbarcasse sul *Pisani* il CV Marzolo dell'*Amalfi*, desiderando il Millo prendere imbarco sull'unità capo flottiglia per partecipare personalmente all'azione.

Avvalendosi poi della libertà concessagli dalle istruzioni ricevute, e distaccandosi dai criteri sostenuti dal duca degli Abruzzi, che fosse opportuno impiegare nei Dardanelli un grosso nucleo di caccia e di torpediniere, deliberò che soltanto quattro o cinque siluranti prendessero parte all'azione. Così il giorno 16, sempre con la scusa dei lavori idrografici, si recò con i caccia *Borea* e *Nembo* e con sei torpediniere d'alto mare (*Spica*, *Climene*, *Centauro*, *Astore*, *Pegaso* e *Perseo*) nella baia di Partheni sulla costa occidentale dell'isola di Lero. Decise che i caccia avrebbero dovuto scortare le torpediniere prescelte fino al capo Helles e si sarebbero fermate a quel traverso, attaccando e distruggendo, se fosse stato possibile, le siluranti turche, che secondo le ultime notizie incrociavano in quei pressi di guardia e che avrebbero probabilmente dato l'allarme. Millo scelse per l'azione le

---

(30) Dicevano infatti le istruzioni ministeriali al comand. Millo: "Per quanto finora inattiva e notoriamente in cattive condizioni di equipaggiamento e di morale, la squadra turca non ha cessato di rappresentare una minaccia alla nostra assoluta padronanza del mare, costringendo l'Italia a mantenere nelle acque dello Stato, in Libia e soprattutto in Egeo, dopo l'occupazione delle isole, un vasto apparato difensivo e numerose squadre in potenza, con grande dispendio e forte logorio di personale e di materiale. Per porre fine a questo stato di cose e per inferire un colpo capace di fiaccarne la resistenza... il Regio Governo consente di effettuare un attacco di siluranti contro la squadra turca, affidandone l'alta direzione al comandante della *Vettor Pisani*, capitano di vascello Enrico Millo. In verità non vi nascondo la difficoltà e anche i rischi dell'impresa; ma della sua ardita condotta affidano le persone del comandante Millo e dei comandanti di torpediniere da lui prescelti per eseguire l'attacco, mentre è da notare che specialmente ora le condizioni navali e di vigilanza dei Turchi sono grandemente mutate a nostro favore: la rivolta e lo scoraggiamento sono penetrati nelle file del suo esercito: nuove e grandi difficoltà sono sorte in Albania, e sarebbe grave errore non approfittarne. Tutto quindi lascia ritenere che l'impresa possa esser condotta a termine con esecuzione soddisfacente, e i grandi vantaggi materiali e morali che l'Italia tutta e la Marina in specie saranno per riportarne, giustificano il rischio e gli eventuali sacrifici che si potranno incontrare". Le istruzioni proseguivano prescrivendo che soltanto tre persone dovessero essere a conoscenza di tutto il piano: il comand. Millo, l'amm. Viale e il suo capo di S.M. CA Corsi. L'azione sarebbe stata condotta da sole siluranti, con esclusione tassativa di azioni di navi contro i forti, ma con licenza all'amm. Viale di valersi delle navi in quella misura che credesse opportuna al solo scopo di proteggere la ritirata delle siluranti, purché l'azione si esplicasse fuori della zona di tiro dei forti. Il comand. Millo aveva facoltà di scegliere il giorno, l'ora, le modalità dell'azione. Il governo ordinava che tutte le sue richieste venissero accolte.



torpediniere migliori, nei cui comandanti ed equipaggi aveva piena fiducia: la *Spica*, la *Perseo*, l'*Astore*, la *Climene* e la *Centauro*, al comando, rispettivamente, dei tenenti di vascello Bucci, Sirianni, Di Somma, Fenzi e Moreno; ciascuna silurante prese a bordo in soprannumero un sottotenente di vascello. Sulla *Spica* prese imbarco l'informatore segreto che lo aveva atteso a Lero: quello stesso straniero, che già aveva fatto cattiva impressione all'amm. Thaon di Revel, e che questa volta dichiarava di essere in possesso di informazioni precise e recenti sulla posizione delle navi turche e sull'armamento dei forti. La formazione, salpando di notte dalla baia di Partheni, raggiunse Strati, isola lontana da ogni rotta consueta e priva di comunicazioni con l'esterno. Qui fu concesso un breve riposo e il comandante trasbordò sulla *Spica*. Quindi le navi mossero per la loro pericolosa missione.

Alla mezzanotte tra il 18 e il 19 luglio la flottiglia entrava nello Stretto ed aumentava la velocità per vincere la corrente contraria; alle 0,40 un proiettore di Capo Helles scoprì l'*Astore* e l'allarme fu dato con una cannonata ed un razzo; il fuoco venne aperto da parecchi pezzi, ma la formazione, indenne, continuò la sua rotta aumentando ancora la velocità. Numerosi altri proiettori entrarono in azione e il fuoco nemico, intensificatosi, inquadrò la *Spica* con alcuni colpi che la danneggiarono lievemente. Giunte le unità al punto più stretto dei Dardanelli, tra Kilidj Bahr e Chanak, dove uno sbarramento di torpedini chiudeva inesorabilmente il passaggio, e mentre già cominciavano ad essere in vista le navi ottomane ancorate a sud di Nagara, improvvisamente la *Spica*, che precedeva come capo-flottiglia, rallentò e si fermò, avendo urtato con l'elica probabilmente in una linea di boe: tuttavia in pochi minuti la silurante riuscì a disimpegnarsi con i suoi mezzi.

Fu a questo punto che il com. Millo, considerando che, se si fosse proseguita la rotta, le unità sarebbero andate incontro a sicura distruzione, senza avere la possibilità di raggiungere e danneggiare le navi turche, ordinò il ripiegamento per evitare inutili perdite: e tale difficile manovra venne pericolosamente effettuata sotto il fuoco concentrato delle unità ottomane e dei forti da terra, attraverso uno specchio d'acqua completamente illuminato dai proiettori. Aumentando al massimo la velocità, effettuando numerose accostate per sfuggire ai fasci dei proiettori ed al tiro delle batterie, le cinque siluranti ripercorsero verso sud lo Stretto, e si dovette all'arditezza ed alla valentia dei comandanti se non avvennero investimenti e non fu toccata la linea minata. All'uscita dai Dardanelli, fu estremamente difficile il passaggio tra Capo Helles e Kum Kalè, dove la difesa, ormai allertata, era pronta a far pagare cara l'uscita: ma la squadriglia, lanciata a tutta velocità, riuscì ad attraversare senza gravi danni la linea del fuoco e raggiunse praticamente indenne i due caccia ed il *Pisani* in attesa fuori dello Stretto. Irrilevanti i danni causati dai colpi messi a segno dai Turchi: a bordo delle torpediniere nessuno fu colpito.

A proposito di questa operazione, riferisce il Giolitti che l'informatore straniero imbarcato sulla *Spica* come pilota era stato preso dal panico all'arresto della silurante e soltanto puntandogli addosso la pistola il com. Millo era riuscito a fargli compiere sino in fondo l'opera per cui si era offerto ed era stato ingaggiato (31).

Profonda e favorevole fu l'impressione suscitata nell'opinione pubblica italiana e internazionale dall'audace prova data dalla squadriglia Millo anche se non si era ottenuto lo scopo maggiore di recare offesa alle navi ottomane alla fonda (32): e gravi furono poi le conseguenze politiche per la Turchia, travagliata da una crisi interna di giorno in giorno accentuata, e minacciata dai popoli balcanici che si apprestavano a sollevarsi: così che si può ragionevolmente ritenere che l'operazione abbia influito notevolmente sulla soluzione della crisi del governo turco con la costituzione del gabinetto di Kiamil Pascià, favorevole all'apertura di trattative di pace.

(31) GIOLITTI, cit., p. 406.

(32) In un primo momento i Turchi avevano esaltato la loro difesa degli Stretti come se si fosse trattato di una loro vittoria: ma poi, eseguita un'inchiesta sull'operato delle batterie e sul fuoco delle navi, ridimensionarono il loro entusiasmo e silurarono il comandante della difesa dei Dardanelli, gen. Rusten Pascià. Ufficiali ed equipaggi delle nostre torpediniere ebbero grandi ricompense per il valore e la perizia dimostrati nell'impresa: quindici medaglie d'argento e cinque di bronzo furono concesse ad ufficiali; i cinque comandanti delle torpediniere furono inoltre promossi per merito di guerra; una medaglia d'argento e otto di bronzo vennero concesse a sottufficiali e comuni, insieme con trentasei promozioni per merito di guerra; a tutti i membri degli equipaggi fu conferito un encomio solenne; il CV Millo venne promosso contrammiraglio per merito di guerra e decorato della medaglia d'oro al valor militare. Nella più volte citata relazione dell'amm. Rocca Rey, il valore effettivo dell'operazione era così valutato: "Il tentativo fu fatto... ma senza conseguire lo scopo... Considerata in se stessa, l'operazione dei Dardanelli non avrebbe potuto essere meglio preparata e meglio eseguita: ma le conclusioni alle quali venne lo stesso comandante Millo nel suo rapporto, quando disse che 'nelle condizioni attuali un attacco silurante alle navi nemiche ancorate a Nagara, non ha alcuna speranza di successo', riassumono tutte le considerazioni che si potrebbero fare sulla utilità di tentativi simili. L'impresa, mancata sì nel suo scopo principale, servi però a due cose importanti: 1° - ad accertare meglio il vero stato delle difese nello Stretto; 2° - a togliere qualsiasi resto di speranza che un tentativo di quel genere potesse dare utili risultati. Ciò naturalmente senza parlare del risultato morale che fu certamente assai grande".

Quanto alle critiche, che pure non mancarono, contro il comand. Millo per non aver voluto sacrificare inutilmente le sue navi e i suoi uomini, giova riportare quanto ne scriveva il 30 novembre 1912, un mese e mezzo dopo la conclusione della pace, il TV D'Huart, addetto navale a Roma, in un suo rapporto al ministero della Marina a Parigi: "In questi giorni ho fatto la conoscenza del contrammiraglio Millo. È un uomo dall'aspetto assai semplice, piuttosto timido, senza nulla di magniloquente nè di autoritario. Mi ha detto di ignorare ancora la natura dell'ostacolo in cui si era imbattuta la *Spica* sotto Kilidj Bahr. Aveva creduto sulle prime a un cavo che sbarrasse il canale; le avarie relativamente leggere dell'elica gli fanno credere che dovesse trattarsi di un cavo sì, ma galleggiante, forse estremità di una linea di torpedini. La velocità della *Spica* si è trovata subito ridotta dall'avaria che ha danneggiato una delle pale. Non mi ha nascosto che, se si è ritirato, è stato perchè, arrivato sotto Kilidj Bahr, si è trovato di fronte ad una organizzazione di difesa che gli è sembrata togliere ogni possibilità di successo all'attacco. Infatti appena l'*Astore* è stato avvistato, e cannoneggiato a Sed-ul-Bahr, l'idea del

Prima però che alla pace si giungesse nell'ottobre successivo, la Marina ebbe modo di appoggiare ancora efficacemente le forze terrestri nelle operazioni libiche.

I preliminari della pace vennero firmati a Losanna il 15 ottobre 1912. La guerra italo-turca era stata condotta a termine con la partecipazione preminente della flotta, il cui intervento era stato determinante in quasi ogni fase delle operazioni. Invero, la guerra condotta contro l'impero ottomano sul mare poteva dirsi una campagna brillante dal punto di vista tecnico, quasi perfetta. Se non era stata una vera e propria guerra navale, con scontri con la flotta avversaria, ciò non era imputabile ai militari, ma ai diplomatici. Il pericolo di gravi complicazioni internazionali, che avrebbero potuto verificarsi in seguito ad una azione a fondo contro la Sublime Porta, aveva costretto la marina italiana a compiere una serie di impeccabili utilissime manovre, evitando però di scontrarsi con la flotta ottomana. Da un lato, infatti, il veto posto dall'Austria ad operazioni nell'Adriatico aveva impedito alla nostra squadra di colpire le basi turche sulle coste albanesi, lasciando quindi un fianco pericolosamente scoperto; dall'altro, le pressioni delle Potenze, dall'Austria soprattutto, avevano indotto la flotta italiana a desistere da un incontro decisivo con quella turca, la quale aveva potuto così riparare tranquillamente nei Dardanelli. Ciò nonostante, il grado di preparazione della Marina aveva avuto modo di rivelarsi nei molteplici compiti che le erano stati affidati. Mobilitata istantaneamente, la flotta era entrata in azione con grande rapidità, prendendo posizione nel vastissimo campo di operazioni che le si presentava. Un rilevante numero di unità, ben 217, si erano distribuite su una scacchiera che andava dalle coste libiche a quelle eggee e giungeva fino nel mar Rosso, come si è già ricordato nel capitolo ad esso dedicato. Malgrado gli impedimenti connessi con la necessità di evitare una conflagrazione generale, la guerra navale contro l'impero ottomano, sia pure soltanto a livello di blocco, comportava operazioni a largo raggio, data la notevole estensione costiera di quella Potenza. Il primo riconoscimento positivo andava quindi doverosamente tributato all'efficiente apparato organico e logistico.

---

comandante fu di approfittare della sorpresa e di superare in velocità la propagazione dell'allarme o almeno l'organizzazione della difesa della strozzatura Kilidj Bahr - Chanak. Là si trovavano concentrati nuovi mezzi di difesa. Ma lì si è imbattuto in un complesso di proiettori molto ben manovrati (quelli di terra, almeno, poiché quelli delle due navi ancorate oltre la punta di Nagara funzionavano male) e gli è stato impossibile di sfuggir loro: la *Spica* aveva due colpi nei suoi fumaioi, un proietto di grosso calibro era caduto a qualche metro dal bordo inondando il bastimento: ha giudicato impossibile il successo dell'operazione e si è ritirato: la chiglia dell'*Astore* era perforata, quella del *Perseo* ugualmente. Tutto ciò è stato esposto assai schiettamente e bisognerebbe avere dei documenti irrefutabili per mettere in dubbio la parola di questo ufficiale generale, decorato solennemente della medaglia d'oro davanti a tutta la flotta riunita a Napoli. Io sono ufficiale di marina e credo a quanto dice questo ufficiale di marina che parla con l'accento della verità", AMF, BB 7, 126, R.

Tutte le funzioni che si possono pretendere da una Marina - meno quella di distruggere la flotta nemica - erano state affidate all'armata navale italiana.

Le azioni di sbarco, di scorta ai convogli e di appoggio alle truppe terrestri con bombardamento dal mare, ne avevano rappresentato il contributo concreto alla conquista del territorio libico. Quando non avevano sparato, i cannoni delle navi erano serviti a tenere a bada, con il loro minaccioso apparire dal mare, le formazioni arabo-turche. Il blocco posto alle coste della Tripolitania e della Cirenaica aveva impedito in notevole misura il contrabbando di armi, di munizioni e di uomini a favore dell'avversario: in dodici mesi di guerra erano state visitate o catturate ben 800 navi (33). Il complesso di queste operazioni, da svolgere sempre con la massima cautela per evitare complicazioni con le Potenze neutrali, era stato condotto a termine con abilità diplomatica, oltre che con perizia professionale. Così a Beirut, con le due navi turche che si erano abilmente nascoste in mezzo al fitto naviglio mercantile neutrale, le unità italiane erano riuscite a dirigere il tiro con tanta precisione da colpire il bersaglio senza arrecare danno ai mercantili che stavano assiepati intorno ad esso, cavandosi in tal modo nella maniera migliore da una situazione pericolosa e imbarazzante (34).

Gli sbarchi a Tripoli, Derna, Bengasi e nelle isole dell'Egeo e infine gli audaci raids nei Dardanelli, come pure tutte le operazioni di ricognizione, non erano costati alla Marina che la perdita fortuita di una sola nave da guerra, il cacciatorpediniere *Freccia*, affondato da una tempesta nel porto di Tripoli. Una flotta che per scarsità di combustibile e di munizioni aveva dovuto sempre prepararsi con il minimo di allenamento, aveva eseguito con tale esattezza gli ordini ricevuti che si sarebbe detta uscita - come quelle delle grandi potenze industriali - da lunghi e costosi periodi di esercizio. Il rifornimento di combustibile, di munizioni e materiali, di viveri, nell'ordine di centinaia di migliaia di tonnellate, era stato continuo e autonomo: durante le lunghe crociere, nemmeno un'unità aveva avuto bisogno di chiedere carbone ad un porto neutrale o esplosivi a ditte straniere.

La guerra aveva dimostrato che l'Italia poteva contare su due fattori essenziali della politica navale di una nazione: il fattore-organizzazione e il fattore-uomo (35). Le eterne logoranti operazioni, su navi in maggior parte antiche, in difficili condizioni di navigazione, avevano rappresentato una soddisfacente prova di resistenza e di perizia nautica e militare degli Stati Maggiori e degli equipaggi. Chiusi per giorni e giorni nelle siluranti, la cui

(33) I. ZINGARELLI: *La Marina Italiana*, Milano, 1913, p. 97.

(34) Cfr *L'azione della Marina nella guerra italo-turca*, a cura dell'Ufficio storico del ministero della Marina, Roma, 1912.

(35) G. COSTA: *La nostra flotta militare nel 1913*, Torino, 1913, p. 29.

scarsa abitabilità rendeva estremamente difficile la vita a bordo, ufficiali e marinai avevano portato a termine le missioni ordinate loro, sempre nel migliore dei modi. Tutte le operazioni, dal blocco alle scorte ed alle incursioni, erano state compiute con navi che per lo più erano state definite dagli esperti stranieri come totalmente prive di valore bellico, tanto che gran parte delle unità adoperate durante la campagna contro i Turchi erano destinate a scomparire poco dopo dai ruoli dell'armata (36).

49. — Ora, prima ancora della fine ufficiale del conflitto italo-ottomano, l'orizzonte balcanico si oscurava per la sollevazione dei popoli contro il dominio turco nei territori europei rimasti ancora sotto la sovranità della Porta e per l'attacco concentrico dei piccoli Stati che soltanto da poco se ne erano liberati.

Una settimana prima che venissero firmati in Svizzera i preliminari di pace, le ostilità furono aperte dal Montenegro, il cui esempio venne subito seguito dai suoi alleati e Serbia, Grecia e Bulgaria assalirono a loro volta i Turchi. In poco più di un mese, del vasto territorio europeo ancora dominato dagli ottomani non restavano sotto la bandiera della mezzaluna che pochi caposaldi assediati. Quando, dopo varie vicende, si arrivò ai preliminari di pace del maggio 1913, la Turchia aveva perduto tutte le terre ad ovest di una linea che da Enos sul mare Egeo andava fino a Midye sul mar Nero. Non le rimanevano che Costantinopoli, le sponde dei Dardanelli, del mar di Marmara e del Bosforo. L'impero ottomano era ormai liquidato come potenza europea, anche se sopravviveva ancora in funzione di guardiano degli Stretti. Per quanto riguardava l'Albania, Creta e le altre isole

---

(36) Dai più diversi ambienti e da dove meno ci si aspettava vennero allora elogi e lodi alla marina italiana. Basti citare il giornale viennese "*Neue Freie Presse*", che durante il conflitto era stato sempre assai ostile all'Italia e che tuttavia aveva ammesso il 13 gennaio 1912: "L'Italia ha ben ragione di essere fiera della sua Marina, che ha dimostrato con una serie di successi di essere un efficacissimo strumento di forza eccellentemente organizzato sotto ogni aspetto. La marina italiana ha dato prova del più alto valore e la guerra ha dimostrato come essa sia un elemento degno della massima considerazione".

Nel campo avverso, i maggiori riconoscimenti alla gran parte avuta dalla Marina nel conflitto italo-turco venivano ovviamente dall'opinione britannica ed in particolare da coloro che, nell'ambiente navale, avevano sostenuto la scuola dell'acqua blu contro quella del mattone e calcestruzzo (v. *sopra*, capitolo IX nota 9). Afferma giustamente il MARDER che "l'esperienza italiana nell'invasione della Tripolitania prova, a soddisfazione dei sostenitori dell'acqua blu, l'impossibilità di un'improvvisa invasione di un regno insulare. Se mai una guerra moderna era stata basata sulla teoria dell'acqua blu, era questa, svoltasi nel Mediterraneo. Gli Italiani trasportarono soltanto 35.000 uomini, godendo dell'assoluto dominio del mare, senza trovare opposizioni da nessuna parte, i trasporti dovevano percorrere soltanto 400-500 miglia, eppure - tanto grande era la difficoltà di trasferire un esercito via mare - erano passate tre settimane tra la mobilitazione e lo sbarco del grosso del corpo di spedizione sulle spiagge nemiche", in *From the Dreadnought to Scapa Flow, I (The Road to War, 1904-1914)*, Londra, 1961, p. 351.

eggee, ogni decisione sulla loro sorte veniva rimessa alle grandi Potenze. Il trattato di Londra, che si limitava a definire i rapporti territoriali tra la Sublime Porta e gli alleati balcanici, non entrava nel merito della divisione del bottino tra i vincitori: la fratellanza balcanica, tenuta in piedi dalla guerra contro il turco, sarebbe presto entrata in crisi.

Infatti, subito dopo scoppiava la nuova guerra tra gli Stati balcanici, che vedeva la Bulgaria assalita da tutti gli altri: in questa nuova fase entrava in lizza anche la Turchia, che riapriva a sua volta le ostilità sul fronte bulgaro e riusciva a riprendersi Kirkkireli, Luleburgaz ed Adrianopoli.

In questo agitato periodo la flotta italiana dovette sostenere varie missioni per essere pronta a sostenere gli interessi nazionali nel Levante e nell'Egeo, ma soprattutto sulle coste adriatiche e joniche. Si cominciò ad inviare a Costantinopoli l'*Emanuele Filiberto* in previsione dei disordini che avrebbero potuto verificarsi nella capitale sconfitta se vi si fosse riversato l'esercito turco in rotta (9 novembre): subito dopo giungevano sul Bosforo il *Coatit*, la *Benedetto Brin* e la nave-ospedale *Re d'Italia*, che si affiancarono ad altre venti unità delle Potenze riunitesi colà per il medesimo scopo. Furono messe a terra forze da sbarco a difesa delle sedi diplomatiche e consolari (37). Il mese successivo quelle unità vennero richiamate in patria e a Costantinopoli restò come nave stazionaria l'*Archimede*, mentre in Egeo non si tratteneva che la *Varese* con due caccia (*Artigliere* e *Bersagliere*), in Libia l'*Etruria*, il *Bausan* e una decina di navi minori, e quattro piccole unità nel mar Rosso: tutto il resto della flotta veniva ritirato nelle acque nazionali.

Avvenimenti che ci riguardavano più da vicino si erano intanto verificati nell'Adriatico meridionale e nello Jonio. Il 27 novembre 1912 i rappresentanti delle tribù albanesi che avevano scosso il giogo turco proclamavano a Valona l'indipendenza della loro patria, ma il giorno seguente i Serbi occupavano Durazzo e cominciava un periodo tumultuoso e confuso sulle coste albanesi, percorse per tutto l'inverno da truppe straniere (Serbi, Montenegrini, Greci) e persino bombardate dal mare dall'incrociatore turco *Hamidiè*. In quei mesi varie unità italiane furono in missione sul litorale epirota: i piroscafi armati *Caprera* e *Cariddi*, la nave-ospedale *Regina d'Italia* che sgomberò i feriti serbi da Durazzo, e il *Ciclope*: a primavera giunsero ad Antivari il *Ferruccio* e la *Saint Bon*, che parteciparono al blocco della costa da parte delle navi delle Potenze. Altre unità furono approntate per essere inviate a Valona, quando parve sul punto di venire attuata

---

(37) Per una forza totale di 2.639 uomini, di cui 376 italiani.



un'azione militare austriaca contro Durazzo (38). L'8 maggio arrivò il *Gari-baldi*, che cooperò con il *Ferruccio* e il *Varese* a formare le compagnie da sbarco destinate a partecipare all'occupazione interalleata di Scutari.

Con l'inizio dell'anno successivo, le Potenze designarono a re d'Albania il principe Guglielmo di Wied, consanguineo dell'imperatore di Germania, il quale giunse a Durazzo per prendere possesso del suo Stato il 7 marzo 1914, sullo Yacht austriaco *Taurus*, scortato da navi da guerra delle Potenze europee (39). Il suo regno doveva durare non più di sei mesi: periodo brevissimo e travagliato, a causa dell'insipienza e degli intrighi austriaci, e funestato da avvenimenti nei quali la marina italiana sarebbe stata costretta a svolgere un'opera di assistenza assidua, faticosa e spesso non scevra di pericoli.

---

(38) Le convenzioni della Triplice davano all'Italia il diritto di occupare Valona qualora l'Austria occupasse un altro porto albanese; docc. relativi in AMR, 288,1, e 293,2.

(39) Tra le quali l'esploratore *Quarto*, aggregatosi al convoglio al largo di Trieste.



## CAPITOLO XI

## DA UNA CONVENZIONE ALL'ALTRA

50. Il discorso di Churchill del 18 marzo 1912. — 51. Malta in pericolo? Revisione delle scelte dell'Ammiragliato. — 52. La convenzione navale franco-russa. — 53. La convenzione navale anglo-francese e le sue implicazioni operative. — 54. I rapporti marittimi anglo-russi ed il Mediterraneo. — 55. Seconda convenzione navale della Triplice.

50. — La guerra libica aveva cambiato la situazione strategica e politica del Mediterraneo. L'Italia, con la conquista della Tripolitania e della Cirenaica e con l'occupazione delle isole dell'Egeo aveva il controllo di 800 Km. di coste in più. Questi litorali erano collocati in posizione di grande rilevanza, indipendentemente da ogni valutazione circa le reali possibilità dell'Italia del momento a sfruttarne a fondo le potenzialità strategiche. Nel bacino centrale del Mediterraneo, dove già con la Sicilia e l'Italia meridionale la marina italiana godeva di solide basi, un ampio tratto della costa africana, tra la Tunisia e l'Egitto, veniva ad integrare il sistema marittimo già prima esistente, aprendo sulle rotte provenienti dal canale di Sicilia e dirette a Levante una nuova possibile minaccia dal fianco meridionale. Nel bacino orientale, una nuova concreta presenza nel Dodecaneso da parte di una potenza marittima mediterranea avrebbe potuto pesare anche molto, nella prospettiva di una disgregazione accelerata dell'impero turco.

E questo era solo l'inizio del discorso, perchè l'Italia non era una nazione sola, ma faceva parte di una alleanza, la cui potenza guida aveva sviluppato pericolosamente negli ultimi decenni la propria marina. L'appartenenza dell'Italia alla Triplice poteva aprire la via alla concessione di basi nel Mediterraneo agli alleati di Roma e consentire in tal modo intrusioni pericolose in un'area del mondo nella quale, per il passato, era stato possibile ai paesi marittimi occidentali condurre le fila della politica escludendo Berlino. A Londra queste prospettive non potevano far piacere, mentre la tensione con la Germania per le questioni navali cresceva (1); nè potevano

---

(1) Il fallimento della missione di lord Haldane, che aveva lo scopo di ottenere un accordo sulla limitazione degli armamenti navali della Germania fu seguita dalla presentazione al Parlamento tedesco di una nuova legge per lo sviluppo della marina militare germanica, fermamente sostenuta da von Tirpitz (la *Novelle*). Cfr anche MARDER, *From the Dreadnought to Scapa Flow*, cit. I, pp. 272-87.

essere gradite a Parigi, dove il possesso di una parte assai rilevante della costa nordafricana si sposava ad aperte ambizioni nel Levante, che, ora, diventava più difficoltoso perseguire.

Certo, un elemento di conforto per la politica francese veniva dalla chiara ostilità italo-austriaca che poneva all'Italia seri problemi adriatici; tuttavia, il bilancio non era certo positivo, se confrontato alla situazione precedente, e le perfino scomposte manifestazioni sciovinistiche francesi conseguenti agli incidenti del *Manouba* e del *Carthage*, all'inizio del 1912, esprimevano anche la delusione per un cambiamento che si temeva troppo favorevole all'Italia ed alla Triplice. Che poi in una capitale di questa alleanza, Vienna, i sentimenti relativi all'occupazione italiana del Dodecaneso fossero più di fastidio che di piacere, non era abbastanza noto nè a Parigi nè a Londra, e comunque passavano in secondo piano davanti alle preoccupazioni che suscitava la somma dei programmi navali delle Potenze tripliciste del Mediterraneo.

Peraltro, dal punto di vista della marina italiana, i nuovi impegni difensivi derivanti dalle occupazioni di territori e di isole già dipendenti dalla Turchia avrebbero potuto accentuare la debolezza complessiva della posizione dell'Italia, aggravando in modo insolubile quei già pesanti problemi di difesa delle coste che tormentavano il governo di Roma dal 1882. Ma questo era vero soprattutto nel caso che l'Italia fosse stata isolata, chè se invece le nuove conquiste fossero state messe a disposizione di una forte e compatta alleanza decisa a condurre una politica aggressiva nel Mediterraneo, tutto il quadro cambiava luce.

Non era abbastanza chiaro, per gli occidentali, se gli accordi segreti tra gli alleati della Triplice coprivano il Mediterraneo. Meno ancora se in *futuro*, alla luce dei recenti avvenimenti militari che avevano visto nascere con facilità, all'interno del bacino, un'area coloniale italiana, quegli accordi si sarebbero estesi.

Ma a tali preoccupazioni altre - ben più pesanti - si andavano aggiungendo. La politica navale tedesca proseguiva sempre più minacciosa e il 18 marzo 1912 il Primo Lord dell'Ammiragliato, Winston Churchill, pronunciava un discorso particolarmente importante alla Camera dei Comuni. Il governo di Londra considerava vitale per la difesa del territorio nazionale il mantenimento di una superiorità navale nel mare del Nord. Solo questo avrebbe garantito la Gran Bretagna dall'invasione. Il concetto, come sappiamo, non era nuovo, ma le implicazioni erano molto pesanti. Per assicurarsi la superiorità nel mare del Nord, la marina britannica doveva concentrarvi le sue forze migliori, richiamandole dalle altre dislocazioni precedenti. Questo significava, nel Mediterraneo, la riduzione sostanziale della squadra ed il suo trasferimento dalla base di Malta a quella di Gibilterra, come punto principale d'appoggio.

“L’annuncio dell’Ammiragliato aveva, sul piano prettamente militare, una portata anche maggiore di quanto non apparisse a prima vista. In pratica, esso equivaleva a riconoscere che la flotta britannica non era più in grado di assolvere contemporaneamente tutti i suoi compiti e che, di fronte alla minaccia tedesca, essa abbandonava il controllo del Mediterraneo, specie del bacino orientale, troppo lontano per essere difeso da Gibilterra.

Le conseguenze politiche e psicologiche di questo avvenimento si prospettavano quindi come molto gravi, tanto più che la decisione dell’Ammiragliato era stata presa in un momento singolarmente delicato, quando sull’Europa sudorientale si addensava la minaccia di un conflitto tra le nazioni balcaniche e la Turchia - che avrebbe potuto riportare sul tappeto la questione degli Stretti - e, nel Mediterraneo, l’equilibrio era stato turbato dall’azione italiana in Tripolitania” (2).

È difficile esagerare l’impatto della decisione resa nota da Churchill. Per difendere la madrepatria, la marina britannica abbandonava una politica secolare di dominio dei mari lontani - politica che era stata il puntello dell’impero, consentendo di utilizzare nelle colonie e nei punti strategici presidi relativamente modesti perchè coperti in prima linea dalla flotta - e si attestava nelle acque di casa. E, subito dopo, gli Italiani incominciarono ad occupare, nel mese di aprile, le isole dell’Egeo.

Si decise che il Comitato per la difesa imperiale si sarebbe riunito a Malta. Il quadro politico nel quale andava inserita una valutazione militare fu fornito dal Foreign Office con i due promemoria Crowe, del 30 aprile e dell’8 maggio 1912.

Nel primo veniva rilevato il peso che tradizionalmente aveva avuto la presenza della squadra inglese del Mediterraneo sulla politica italiana e spagnola: il ritiro della forza navale da Malta poteva indurre il governo di Roma a schierarsi in maniera più decisa che non nel passato con la Germania, visto che veniva a mancare il contrappeso politico-militare che aveva permesso all’Italia di mantenersi su una posizione “non ben definita”; analogamente la Spagna avrebbe potuto anche collaborare con la Triplice, almeno se la Gran Bretagna non fosse stata in guerra, in caso di conflitto franco-tedesco. A sostegno delle considerazioni riportate, erano poi ricordati i non buoni rapporti italo-austriaci, che avrebbero potuto spingere l’Italia a legarsi più strettamente con la Germania, anche se l’allungamento delle sue frontiere marittime avrebbe dovuto renderla più sensibile di prima a pressioni navali. La Turchia, dal canto suo, avrebbe potuto anch’essa

---

(2) G. ANDRÉ, *L’Italia e il Mediterraneo alla vigilia della prima guerra mondiale. I tentativi di intesa mediterranea (1911 - 1914)*, Milano 1967, p. 31.

venire attratta nell'orbita della Germania, premuta com'era dalla Russia sugli Stretti (3). Anche lo *status quo* poteva essere destabilizzato dal vuoto che si veniva a creare nel Mediterraneo orientale, per cui v'era da aspettarsi qualunque avventura: da un tentativo turco di riconquistare l'Egitto ad una discesa dell'Austria-Ungheria su Salonicco o altrove.

Lo scenario politico-militare che emergeva in quei giorni era lo stesso nel quale si doveva inquadrare un probabile attacco su Malta da parte italiana, in caso di guerra. Era uno scenario piuttosto fosco, articolato sulle 8 seguenti premesse:

“a) La flotta britannica del Mediterraneo è stata ritirata a Gibilterra e negli ultimi due mesi non avrà operato in Mediterraneo.

b) L'Italia, a causa di tale ritirata, è stata attratta più strettamente nella Triplice.

c) Le sole navi da guerra britanniche nel Mediterraneo sono poche torpediniere e sommergibili per la difesa strettamente locale di Malta.

d) La ritirata della flotta britannica da Malta ha indotto anche la Turchia nella Triplice alleanza. Ora la Turchia coopererà con questa sferrando un attacco in Egitto.

e) Anche l'Austria sta per fare un attacco a Cipro.

f) Malta è difesa soltanto dall'attuale guarnigione di pace e dalla piccola forza navale sopra richiamata.

g) Si assume che la difesa navale locale non sia sufficiente per impedire ai trasporti italiani di avvicinarsi all'isola, protetta da un distaccamento della flotta italiana.

h) La flotta francese può inoltre essere stata indotta a trascurare le operazioni italiane contro Malta, essendo impegnata per 10 o 15 giorni a scortare i trasporti di truppe dal Nordafrica alla Francia. Le navi da guerra italiane non necessarie alla scorta dei loro trasporti possono essere impiegate in operazioni contro la flotta francese od a sorvegliarla” (4).

Riprenderemo più oltre il discorso su Malta. Per il momento c'è da rilevare che nel secondo documento che abbiamo ricordato - il memorandum Crowe dell'8 maggio 1912 - il Foreign Office, dopo aver elencato in 25 paragrafi i problemi ed i pericoli che potevano derivare in ordine alla politica

(3) DDB, cit., X, parte II, doc. 382.

(4) Committee of Imperial Defence. Papers prepared by the General Staff: 1. The attack on Malta by Italy. 2. The Defence of Malta against Deliberate Invasion, 9 maggio 1912, P.R.O., *Cab.*, 5, 3. La parte riportata costituiva il quadro generale nel quale doveva essere considerata tutta l'azione proposta all'attenzione del Comitato.



estera da una evacuazione inglese dal Mediterraneo, nel 26°, punto 6, affermava che “queste conseguenze potrebbero essere allontanate, entro certi limiti, se il posto della squadra britannica del Mediterraneo fosse efficacemente preso da una potente flotta francese” (5).

È importante segnare il momento della svolta, che mostra al tempo stesso quanto l'intesa anglo-francese avesse proceduto avanti attraverso le crisi marocchine e la politica antitedesca (6).

Londra si rendeva conto che la difesa di interessi di lungo periodo le avrebbe vietato di lasciare il Mediterraneo, o di attenuarvi in maniera tanto sensibile la propria presenza. Ma poichè non era in grado di aumentare ancora le spese per le costruzioni navali, nè di raggiungere in proposito un'intesa soddisfacente con la Germania, immaginava di ricorrere a Parigi per presidiare il Mediterraneo: “se la flotta francese fosse in condizioni di battere quelle dell'Italia, dell'Austria e della Turchia combinate, e di assumere il controllo del Mediterraneo, l'Italia continuerebbe probabilmente a rifiutare di lasciarsi coinvolgere dai suoi soci della Triplice alleanza in una guerra con le due potenze occidentali e la Spagna non avrebbe sufficienti motivi per cambiare l'attuale politica. Malta e Gibilterra sarebbero sicure come lo sono ora” (7).

51. — Tuttavia, nello studio relativo a un attacco italiano a Malta, di cui abbiamo riportato più sopra le premesse, il punto di vista era diverso, anche se le date dei due documenti portano solo la differenza di un giorno. Ci si rendeva infatti conto che la posizione occupata da Malta, tra l'Africa e la Sicilia, era molto utile, sia ai fini militari che per controllare il commercio marittimo, ma che “nelle circostanze assunte in questo documento l'isola riveste di gran lunga maggiore importanza per l'Inghilterra che per la Francia, il cui obiettivo allo scoppio della guerra deve essere quello di concentrare le sue forze militari per la battaglia decisiva tra la Francia e la Germania” (8).

Questa considerazione cambiava necessariamente certe valutazioni. La guerra fra la Triplice e l'Intesa si sarebbe decisa sulle frontiere franco-tedesche e nel Belgio. Là avrebbero avuto luogo gli avvenimenti determinanti per l'esito finale. Di conseguenza l'esercito italiano, all'inizio, non

(5) BBD, cit., X, parte II, doc. 386. GABRIELE, *Le convenzioni, ecc.*, cit., pp. 524-25.

(6) Si estendeva all'Estremo Oriente, mediante un apposito accordo che regolava l'appoggio reciproco nell'area di Wei-hai-wei e che fu successivamente allargato ad altre zone dell'Asia orientale. L'accordo per la Cina è del febbraio 1912. Vedi AMF, SS, ES, 10.

(7) La posizione britannica nei confronti della Turchia, però, poteva uscirne indebolita e il controllo inglese sull'Egitto essere contrastato. Cfr MARDER, *From the Dreadnought, ecc.*, cit., I, p. 292.

(8) P.R.O., *Cab.*, 5, 3.

avrebbe dovuto sostenere impegni molto gravosi e, una volta schierata la prima armata sul fronte alpino, non avrebbe avuto la possibilità immediata di avanzare in Francia ed avrebbe avuto quindi disponibili tutti gli uomini necessari per una qualche altra azione minore (9). Poteva essere questa la spedizione su Malta, dal momento che la flotta inglese del Mediterraneo era stata trasferita altrove. Allora, nei primi giorni del conflitto, il grosso delle forze navali italiane ed austriache avrebbe probabilmente ricercato la flotta francese per attaccarla; una tale azione avrebbe costituito il primo mezzo di difesa dei trasporti italiani in viaggio per Malta. Poichè gli alleati della Triplice avrebbero avuto in quel momento la superiorità relativa nel bacino centrale del Mediterraneo, la scorta del convoglio d'invasione avrebbe potuto essere ridotta quanto possibile, pur dovendo essere sufficiente a salvaguardare trasporti dalle siluranti e dai sommergibili che formavano la difesa costiera di Malta. Le esigenze della scorta, in queste condizioni, si sarebbero limitate a 2-3 incrociatori di seconda classe e ad un consistente nucleo di siluranti: le forze navali britanniche presenti a Malta - in quel momento, 6 siluranti e 3 sommergibili - avrebbero potuto fare ben poco, sia perchè deboli e non predisposte a contrastare uno sbarco, sia perchè i sottomarini non avrebbero potuto operare di notte.

Proprio di notte, invece, lo studio riteneva più probabile il tentativo di sbarco perchè l'isola era ben fortificata, soprattutto lungo la costa settentrionale, e perchè un attacco diurno poteva essere effettuato solo nella zona di Marfa, a sud del canale di Camino. L'attacco era atteso nella zona di nordovest: là, dopo un avvicinamento notturno dei trasporti italiani, che avrebbero dovuto riunirsi preventivamente a 15-20 miglia dall'arcipelago maltese, si sarebbe prodotto lo sforzo principale degli attaccanti, accompagnato probabilmente da una azione diversiva nella zona di Marsa Scirocco, dal lato opposto dell'isola. Una volta che la forza di primo impiego avesse preso terra, le operazioni sarebbero state dirette contro la *Victoria Line*, che attraversava Malta in corrispondenza di asperità naturali in direzione NE-SO. Superata la linea fortificata sarebbe stato abbastanza facile convergere su Valletta, le cui difese non erano moderne. Tenuto conto del fatto che le forze attaccanti avrebbero potuto essere alimentate da rinforzi, avendo la marina italiana il dominio dell'area marittima circostante, tutta l'operazione poteva concludersi in due settimane.

---

(9) Tenuto conto che vi erano 6 strade e 2 ferrovie che portavano dall'Italia in Francia, ma che il sistema italiano di trasporti era - secondo gli estensori dello studio - buono per il concentramento delle truppe alla frontiera, ma non per sostenere un'avanzata, si riteneva che le 6 divisioni schierate sul fronte alpino dai Francesi sarebbero state sufficienti ad impedire che la 1ª armata italiana, composta da 9 divisioni, dilagasse oltre il confine. Solo la 2ª armata sarebbe stata impegnata per seguire la prima dopo un certo intervallo di tempo e di conseguenza i comandi italiani avrebbero potuto trarre i reparti necessari all'attacco di Malta dalla 3ª e dalla 4ª armata, purchè la situazione navale avesse consentito un arrivo sicuro dei trasporti vicino a Malta.

Una minuta analisi delle difese costiere esistenti e delle forze disponibili portava a concludere che, se le prime erano abbastanza valide, le seconde erano troppo poco numerose. La guarnigione poteva contare su 8.500 combattenti (11.000 contando anche gli amministrativi), che dovevano però in gran parte essere destinati al presidio delle opere campali. La maggiore carenza era data dalla consistenza della fanteria: 7 battaglioni che non potevano sperare di tenere da soli la *Victoria Line*, lunga 8 miglia. Nel complesso, una “guarnigione molto piccola per un’area così grande”.

Il corpo da sbarco avrebbe dovuto comprendere forze notevolmente superiori: 1 reggimento di bersaglieri, 2 brigate di fanteria, 1 reggimento di artiglieria da campagna, 2 o 3 batterie d’assedio. Esso avrebbe dovuto essere trasportato da una ventina di unità mercantili opportunamente equipaggiate con pontoni e mezzi da sbarco ed accompagnate da circa 50 pescherecci. I porti d’imbarco della forza principale sarebbero stati Palermo, Messina e Siracusa, mentre altri reparti potevano venire da Napoli. La forza di spedizione avrebbe avuto bisogno di più di una settimana per mobilitarsi, ma questo poteva cominciare ad essere fatto in tempo di pace <sup>(10)</sup>.

Da tutto questo quadro discendevano le conclusioni. “L’attacco ad una fortezza come Malta è un’operazione di grande difficoltà”, che tuttavia poteva avere successo, specie se condotta d’estate con mare calmo. Lo squilibrio tra le prevedibili forze attaccanti (da 10.000 a 18.000 uomini per il primo distaccamento, più i rincalzi) e quelle della difesa (7.000 fanti, oltre agli artiglieri ed agli addetti ad altri servizi) era tale che “Malta deve essere considerata attualmente esposta ad una invasione”. Occorreva, pertanto, rinforzare la difesa con 6-7 altri battaglioni, tenendo conto che le navi italiane avrebbero potuto, sfruttando la loro superiorità, ridurre al silenzio le batterie costiere di Marsa Scirocco ed aprire quindi un nuovo fronte a SE. Ma la vera soluzione dinanzi alla minaccia sarebbe consistita in “un’adeguata difesa mobile per mare”, ossia proprio in quella superiorità navale che con l’abbandono di Malta come base principale della flotta del Mediterraneo sarebbe stata perduta. Analogamente, anche Cipro e l’Egitto apparivano in pericolo.

La riunione del Comitato per la difesa imperiale - tenutasi a Malta alla fine di maggio con la presenza del Primo ministro Asquith e di Churchill - decise che la riduzione delle forze navali inglesi nel Mediterraneo non sarebbe stata così drastica come si era pensato all’inizio. Le unità della flotta di Malta non dovevano essere ridotte al di là di un certo limite, ma restava confermata l’idea di far conto sulla flotta francese per le esigenze navali in Mediterraneo, visto che si era premuti in maniera non eludibile dalla Germania nel mare del Nord.

---

(10) Secondo l’ipotesi conclusiva una prima ondata avrebbe potuto comprendere una forza di 19 battaglioni, 30 cannoni, 19.000 fucili; avrebbe fatto seguito un secondo distaccamento di rincalzo, da sbarcare dopo conquistata una testa di ponte, che avrebbe potuto comprendere 16 battaglioni, 42-48 cannoni, 17.000 fucili.

La nuova strategia di Londra, peraltro, incontrò viva opposizione negli ambienti militari e diplomatici - come pure nell'opinione pubblica - più sensibili alla salvaguardia degli interessi imperiali, che avevano nel Mediterraneo un punto particolarmente sensibile per la copertura delle vie di comunicazione marittima. In tale quadro l'elemento di maggior preoccupazione diventava l'abbandono della base di Malta proprio quando gli Italiani - e la Triplice - acquisivano una base nuova nel bacino orientale del Mediterraneo, con l'occupazione delle isole dell'Egeo.

Come si è già riportato, nell'opinione del CA Troubridge, capo dello Stato Maggiore dell'Ammiragliato, la nuova situazione cambiava profondamente le prospettive navali. Con la marina italiana a Rodi veniva a cadere il tradizionale controllo britannico sull'intero bacino orientale esercitato da Malta nei confronti di flotte che non avevano basi più a levante dell'isola, con possibili effetti negativi nei confronti dell'Egitto e della Turchia. Anche all'ambasciatore britannico in Spagna, Bunsen, la nuova situazione che si prospettava appariva molto grave, per la mancanza di contrappesi nel Levante, pur se la marina francese avesse assicurato il controllo del bacino occidentale. Lo "splendido isolamento" del passato, che tanto aveva riempito d'orgoglio i cittadini britannici, rischiava di diventare soltanto un ricordo storico, mentre la polemica sull'abbandono del Mediterraneo si intrecciava con quella sull'alleanza con la Francia, che avrebbe dovuto subentrare alla Gran Bretagna nella posizione di potenza navale *leader* in quell'area marittima (11).

Nel Comitato per la difesa imperiale del 4 luglio prevalse quindi una nuova linea più articolata: sarebbe stato il caso di lasciare a Malta una squadra di forza pari a quella della flotta più potente del Mediterraneo, Francia esclusa. Questa formula un po' contorta significava che il punto di riferimento di questa nuova politica navale dell'*one power standard* doveva essere costituito dalla marina italiana. In termini operativi tale orientamento si tradusse nella decisione di stabilire a Malta una squadra forte di 4 incrociatori da battaglia e di 4 incrociatori corazzati. Restava quindi ferma, nelle previsioni dell'Ammiragliato, una presenza britannica nel Mediterraneo centrale, con l'evidente intenzione di farla gravitare, da Malta, verso Levante, in contrapposizione ad eventuali ulteriori rafforzamenti navali delle Potenze tripliciste ed a garanzia della migliore agibilità della rotta più importante dell'Impero.

---

(11) Geoffroy a Poincaré, da Madrid 24 maggio 1912, DDF, serie III, III, doc. 36. Cfr anche MARDER, *From the Dreadnought to Scapa Flow*, I (*The Road to War, 1904-1914*), cit., pp. 289-95.

52. — Facendo mente locale a quanto già conosciamo circa previsioni e intendimenti britannici di qualche anno prima - lo studio del 1909 sulla situazione navale nel Mediterraneo - si sarebbe tentati di affermare che, dopo tutto, non era cambiato molto. Ma non era affatto così. Il ruolo della marina francese era decisamente mutato, sia perchè la stessa presenza inglese partiva dal presupposto della presenza di una forte marina alleata cui era riservato il ruolo decisivo in caso di conflitto, sia perchè nel luglio 1912 Churchill avanzò all'addetto navale francese a Londra una proposta scritta di cooperazione navale, che prescindeva da una formale alleanza tra i due paesi (12).

In Francia, nel frattempo, si era scatenato l'entusiasmo di importanti settori nazionalisti, militari ed economici, per le nuove prospettive che si aprivano alla marina francese nel Mediterraneo. Essa - secondo l'impegnata campagna di taluni organi di stampa (13) - avrebbe dovuto espandersi e rafforzarsi, divenendo lo strumento primo per il conseguimento di quei nuovi obiettivi di grandezza che ancora una volta la storia proponeva alla Francia. L'opinione pubblica, solleticata nell'orgoglio e nelle speranze, appariva molto sensibile ad una tale propaganda: "È qui opinione generale" - scriveva l'incaricato d'affari italiano a Parigi (14) - "che la Francia continua al di là del Mediterraneo, nella Tunisia, Algeria ed ora nel Marocco, attraverso la Corsica, estendendo i suoi interessi commerciali in tutto il Mediterraneo, che vorrebbe essere considerato mare francese, e di cui essa debba essere più che mai padrona nel momento attuale".

Il 16 luglio fu firmata una convenzione navale franco-russa. Essa, per la verità, non prevedeva nessuna azione puntuale nel Mediterraneo e si limitava a confermare una volontà di collaborazione tra i due alleati anche in campo marittimo. Ma la notizia data dalla stampa francese ai primi d'agosto e, soprattutto, i commenti che accompagnarono l'indiscrezione aumentarono di nuovo la tensione ed alimentarono interrogativi e speculazioni. Non tutti potevano conoscere le non molto positive valutazioni dell'Ammiragliato britannico circa la reale portata di un eventuale aiuto della flotta russa del mar Nero, ma tutti pensarono subito ai Dardanelli ed alla eventualità che la Turchia fosse indotta ad aprire la porta del Mediterraneo ai Russi. In realtà, verso la fine del 1911 si era parlato di approcci tra

---

(12) AMF, SS, ES, 10, fasc. Saint Seine, rapporto dell'ex addetto navale a Londra allegato alla lettera del col. Guichard, da Poitiers, 20 gennaio 1937.

(13) Cfr V. MANTEGAZZA, *Il Mediterraneo e il suo equilibrio*, Milano 1914, pp. 153-70, nelle quali si riporta l'opinione del VA Germinet, già comandante della squadra del Mediterraneo e autore palese o coperto da pseudonimo trasparente di articoli scritti a sostegno della potenza e dell'egemonia marittima francese.

(14) Riportato da ANDRÉ, cit., pp. 49-50.

il governo di Pietroburgo e quello di Costantinopoli e si era pensato che i Russi, offrendo una mano amichevole alla Turchia in un momento in cui essa attraversava un momento particolarmente difficile, potessero ottenerne in cambio l'offerta "di aprire il Bosforo e i Dardanelli alla flotta russa" (15). Peraltro, non sembra che i Russi fossero particolarmente pronti a sostenere una guerra, se è vero che apparvero "stupiti ed emozionati" all'addetto navale britannico quando questi, nell'inverno 1912, ebbe ad accennare ad un reale pericolo di conflitto armato alla fine del 1913 (16). Nè si può ritenere che il nuovo schema della flotta adottato dalla Duma nel giugno 1912 potesse essere immediatamente significante, quando lo stesso ambasciatore francese dichiarava di non capire in che modo detto provvedimento potesse essere inteso come una misura diretta contro la Germania (17).

Il governo di Vienna per primo non poteva esprimere soddisfazione per la convenzione franco-russa, ed anzi, le notizie di quell'accordo ed altre su pretese identità di vedute sugli affari del Levante tra Russia, Francia e Gran Bretagna, davano luogo a rimostranze perchè l'Austria si era sempre opposta all'apertura dei Dardanelli alle navi da guerra russe e ricordava che fino a quel momento Inglesi e Francesi avevano condiviso tale punto di vista (18). Ma anche quello di Roma non poteva apprezzare particolarmente la vicenda - tra l'altro portata di dominio pubblico in maniera singolarmente infelice, che faceva dubitare l'esistenza nella convenzione di pericolosi segreti - perchè, a prescindere dall'efficacia dell'eventuale intervento russo, la prospettiva di una nuova valorizzazione di Biserta come una base principale della flotta francese rappresentava certamente una minaccia.

Nella realtà, le ambizioni della marina russa si fermavano al mar Nero, dove aveva di fronte il ben modesto competitor turco, e la marina francese, anche se opportunamente ripartita in maniera più offensiva fra Tolone e Biserta, avrebbe sempre avuto, come primo problema da affrontare in caso di guerra, l'operazione difensiva di scorta ai convogli di truppe che avrebbero dovuto navigare dall'Algeria alla Francia. Il curioso è che il governo francese, nello stesso tempo nel quale lanciava una simile operazione propagandistica di carattere intimidatorio intorno alla stipula della convenzione franco-russa e trattava con gli Inglesi per la nuova intesa navale, si scandalizzava sinceramente all'idea che il vicino rinnovo della Triplice potesse impegnare l'alleanza nel Mediterraneo.

---

(15) G.W. Buchanan a Grey, da Pietroburgo, 11 dicembre 1911, P.R.O., *Admiralty*, 116, 1154.

(16) CF Faramond a ministro della Marina, Londra 23 febbraio 1912, AMF, SS, ES, 10, fasc. Francia-Inghilterra.

(17) H. O'Beirne a Grey, da Pietroburgo, 23 giugno 1912, P.R.O., *Admiralty*, 116, 1152.

(18) F. L. Cartwright a Grey, Marienbad, 8 agosto 1912, *ibidem*.



53. — In luglio - le conversazioni si sarebbero interrotte brevemente in agosto - l'Ammiragliato trasmise un altro memorandum ai Francesi, relativo alla ripartizione dei compiti delle due marine nel Mediterraneo. Gli Inglesi si sarebbero assunti la protezione degli interessi britannici e francesi nel bacino orientale, ad est della linea Capo Passero-Malta-Tripoli, mentre ai Francesi sarebbero spettati gli stessi compiti ad ovest di Malta; quando possibile, si sarebbero effettuate azioni combinate e le navi delle due marine avrebbero potuto utilizzare come propri i porti di entrambe (19).

Il 10 settembre scoppiò una bomba. Il *Matin* annunciava che la Francia concentrava le sue forze navali nel Mediterraneo, spostandovi anche la 3<sup>a</sup> squadra, che era assegnata alla copertura delle coste nordoccidentali. Indipendentemente da accordi formali ancora non intervenuti fino a quel momento, la mossa francese indicava con chiarezza che a Parigi si considerava praticamente certo un impegno britannico a copertura del mare del Nord. Può darsi vi fosse anche l'intenzione di forzare un pò la mano, ma non era questo il primo scopo di una decisione che anticipava la sostanza di future intese: il concentramento della flotta evidenziava l'esistenza dello strumento per affermare l'egemonia francese nel Mediterraneo. La Francia coglieva l'occasione per rilanciare - come si auspicava dai giornali nazionalisti - una propria politica di potenza al servizio di un destino di grandezza. Perchè questo era l'aspetto centrale della nuova politica francese nel Mediterraneo, non la salvaguardia degli equilibri e delle vie di comunicazione, come era stato per la presenza navale britannica. Lo S.M. della marina francese faceva politica, in tal modo, muovendosi prima ancora di ricevere l'ordine del governo, che peraltro non appariva scontento della decisione assunta.

La concentrazione navale di cui si parla era chiaramente diretta contro l'Italia e, oltre a questo paese, contro l'Austria-Ungheria e la Triplice, se avessero coltivato qualche intenzione di espansione politica, strategica e commerciale appoggiandosi ai porti ora controllati dall'alleanza. Questa fu l'interpretazione sostanziale che ne fu data, ai livelli responsabili del governo di Roma e nell'opinione pubblica. D'altra parte, al di là delle assicurazioni e delle deplorazioni diplomatiche per taluni eccessi di linguaggio, le manifestazioni di volontà che venivano d'oltralpe apparivano coerenti con quella volontà di egemonia che tutti erano convinti di riconoscere dietro la presenza in forze della flotta francese in Mediterraneo.

Tanto bastò a fermare un processo in corso da anni, diretto a prendere le distanze dall'Austria-Ungheria ed a contrastarne le ambizioni adriatiche. Che questo orientamento continuasse durante il 1912 è provato da numerosi elementi. In quell'anno fu pubblicato un opuscolo, scritto dal Bettolo,

---

(19) Rapporto dell'addetto navale a Londra, Saint Seine, a ministro della Marina, Londra 23 luglio 1912, AMF, SS, ES, 10, fasc. Francia-Inghilterra.

già capo di S.M. e tre volte ministro della Marina <sup>(20)</sup>, nel quale tra l'altro si leggeva: "Il giorno, da tanto atteso in pensoso silenzio, che le bandiere di combattimento si agiteranno al vento in testa agli alberi delle nostre navi, ufficiali ed equipaggi saranno folli di gioia di potere alfine sciogliere la promessa che ognuno di loro ha tacitamente fatto ai poveri morti che giacciono in fondo all'amarissimo Adriatico, là dove esso si frange contro l'isola infausta" <sup>(21)</sup>. Si è visto del resto come da anni la marina italiana e quella austriaca fossero in rotta di collisione per l'Adriatico: ancora nel dicembre 1912, benché la situazione internazionale stesse subendo - per quanto riguarda i rapporti dell'Italia con i suoi alleati - una svolta, l'ambasciatore francese, scrivendo della partenza da Costantinopoli di marinai italiani ed austriaci, annotava: "essi hanno senza dubbio da fare in Adriatico" <sup>(22)</sup>.

Ma ora tutto si era complicato in maniera intollerabile con la presenza massiccia della flotta francese. Il precedente equilibrio delicatamente assicurato dalla squadra britannica distrutto dai nuovi eventi, che in Italia avevano destato viva impressione perchè venivano interpretati come una minaccia. E come una minaccia lo intendeva - fossero o no queste le intenzioni del suo governo - la marina francese, che non perdeva occasione, con le dichiarazioni di suoi esponenti e con atti non cortesi, di sottolineare i propri atteggiamenti aggressivi <sup>(23)</sup>.

Il sentimento di superiorità che si era diffuso negli ambienti navali francesi con la concentrazione della flotta in Mediterraneo non era peraltro infondato, tenuto conto delle forze che dalle due parti si potevano schierare. L'opinione dell'addetto navale a Roma confermava, a fine 1912, tale sentimento: "... a mio parere, la flotta italiana non potrebbe pensare di impegnarsi contro la flotta francese senza correre ad un disastro: 1°, perchè le unità sono materialmente inferiori come valore e come numero; 2°, perchè l'addestramento del personale è peggiorato nel corso di quest'anno, dal momento che la preparazione della guerra navale è stata sacrificata ad operazioni di secondo ordine, il cui successo ha falsato la mentalità; 3°, perchè

---

(20) L'opuscolo, anonimo, era intitolato: *1912? Armate la Marina*, Roma 1912, ed era diretto "alle onorevoli persone che seggono nei due rami del Parlamento", cfr BACCINI, cit., pp. 60-62. Lo stesso - *ibidem*, pag. 58 - afferma che l'ammiraglio Montecuccoli, Comandante supremo della marina austro-ungarica, "il giorno in cui il Bettolo uscì dal servizio attivo scrisse sul suo registro, come traendo un respiro: *Endlich!*, cioè: *Finalmente!*".

(21) Si può ricordare che anche G. D'ANNUNZIO, ne *La nave*, Milano 1908, aveva invocato il dominio del mare orientale:

*"Signore nostro, rendici l'Adriatico!  
Libera alla tua gente l'Adriatico!  
Patria ai Veneti tutto l'Adriatico!"*

(22) Bompard a Poincaré, Costantinopoli 17 dicembre 1912, AMF, BB 3, 1341.

(23) Cfr ad esempio GABRIELE, *Le convenzioni, ecc.*, cit., pp. 325-26. Per la stampa, vedi MANTEGAZZA, cit., pp. 153 e segg..

Taranto non è ancora in condizione di giocare il ruolo di base unica e che per questa ragione vi saranno molte probabilità di sorprendere le forze italiane frazionate tra La Spezia e Taranto. Aggiungerei che La Spezia può essere facilmente bloccata e Taranto facilmente aggirata.

Da un altro punto di vista, non credo che la Marina abbia voglia di una guerra, nè che siano in vista preparativi qualsiasi.

Per contro, orientandosi definitivamente verso il 381 leggero e la torre trinata, sembra che al ministero si facciano previsioni giuste per l'avvenire. Se l'ammiraglio Cattolica dispone del tempo sufficiente per far prevalere le sue idee e se la situazione finanziaria non crea imbarazzi, ci si può aspettare da un lato un rinnovo di efficacia, dall'altro l'impostazione di una serie di nuove unità... Se ciò si realizza, la marina italiana potrebbe diventare un ostacolo serio (24).

Il modo migliore per porvi rimedio sarebbe, io credo, di toglierle ogni speranza di spostare a suo vantaggio l'attuale bilancio navale e di rispondere all'impostazione di nuove unità, al momento voluto, con un'intensificazione del nostro programma navale" (25).

Il punto di vista era chiaro, l'obiettivo del potenziale scontro anche. A livello politico e militare agli Italiani non restava che ricercare negli alleati della Triplice un possibile sostegno navale. Ed è quello che fecero, nello scorcio di fine d'anno 1912, incominciando a porre innanzi la richiesta di rivedere la convenzione navale del 1900 di fronte ai nuovi sviluppi che si erano avuti nel Mediterraneo. Questa volta, grazie alla pressione francese, vi sarebbero state maggiori probabilità che nel passato di ottenere il contributo della marina austro-ungarica nei termini che erano necessari agli interessi italiani. Dopo un mese e mezzo di trattative, il 5 dicembre 1912 veniva firmato il rinnovo del trattato triplicista: pochi giorni dopo incominciavano i passi per una nuova intesa navale tra le marine dell'alleanza, che avrebbero condotto all'accordo dell'agosto 1913 (26).

---

(24) Più avanti, nel corso di una analisi più particolareggiata, confermava: "Bisogna riconoscere che la flotta in servizio ha dimostrato attività e resistenza nel corso di questo anno terminato, nel 1912 non s'è rinnovato alcun incidente grave come quello del *San Giorgio*, del *Pontiere* e della *Freccia* nel 1911. Ma a dispetto di una intensa attività di navigazione, io stimo che quest'anno lasci la flotta italiana meno preparata alla vera guerra navale che non il precedente", TV d'Huart a ministro della Marina, Roma 30 dicembre 1912, AMF, BB 3, 126, g. Ed è interessante che l'addetto navale francese a Londra calcolasse che la superiorità delle corazzate moderne francesi sulle corrispondenti unità italiane ed austriache sarebbe durata solo fino al maggio 1914: Saint Seine a ministro della Marina, Londra, 18 luglio 1912, AMF, SS, ES, 10, fasc. Francia-Inghilterra.

(25) L'ufficiale aggiungeva: "Beninteso, io mi permetto di sviluppare queste idee sul terreno strettamente professionale e al di fuori di qualsiasi considerazione politica", TV d'Huart a ministro della Marina, Roma 30 dicembre 1912, AMF, BB 3, 126, g.

(26) Vedi GABRIELE, *Le convenzioni navali, ecc.*, pp. 324-51.

Intanto la collaborazione navale anglo-francese stava per ricevere la sua consacrazione in un accordo formale. Lo scambio di note Grey-Cambon del 22 - 23 novembre 1912 apriva la via, malgrado le superstiti resistenze britanniche, all'accordo navale del 10 febbraio 1913. Sola, naturale riserva, era che "le misure strategiche decise dalle due marine entreranno in vigore su decisione comune dei due governi" (27).

In relazione a tali intervenute intese, furono studiate nuove istruzioni per la *Mediterranean Fleet*. Un progetto di direttiva era stato elaborato dai comandanti di squadra presso l'Ammiragliato (28).

Dopo aver posto in evidenza che le operazioni offensive e difensive si sarebbero svolte contro le Potenze della Triplice, le proposte istruzioni ricordavano che - secondo gli accordi assunti con la Francia - "l'obiettivo primario dei governi sarà di assicurare il trasporto di truppe dai possedimenti nordafricani francesi al sud della Francia". In ordine a ciò il comandante britannico doveva organizzare le proprie "forze navali per assistere il Comandante in capo francese fino al limite delle loro possibilità".

Le direttive proseguivano: "Non è peraltro considerato desiderabile che voi distacciate in permanenza dal vostro controllo immediato più di metà della vostra forza di unità corazzate, per modo che in nessun caso voi siate lasciato senza una squadra forte ed atta al combattimento. Le difese locali di Malta e Gibilterra non saranno distaccate dalle loro basi senza autorizzazione dell'Ammiragliato, che sarebbe accordata soltanto in caso di qualche necessità urgente che non può essere al momento prevista". Analogamente, le forze in Egitto dovevano restare per assistere il governo egiziano nella protezione di Alessandria, Porto Said e del canale di Suez. Di là dovevano coprire il traffico marittimo amico e catturare quello avversario (29).

(27) Rapporto dell'ex addetto navale a Londra Saint Seine, allegato alla lettera del col. Guichard del 20 gennaio 1937, AMF, SS, ES, 10, fasc. Saint Seine.

In realtà, in quel mese di novembre 1912 molti giochi furono fatti. Dopo che l'Ammiragliato aveva ribadito più volte (in particolare in giugno) la propria avversione a che l'Italia mantenesse il possesso delle isole dell'Egeo occupate durante la guerra libica, il 15 novembre Grey, interpretando il punto di vista di Londra e di Parigi, disse all'ambasciatore italiano che sarebbe stato meglio se nessuna Potenza avesse preso come propria base navale un'isola dell'Egeo. Ma gli Italiani erano già abbastanza scottati dall'atteggiamento aggressivo della Francia e nello stesso mese fu costituita la divisione tedesca del Mediterraneo, con il *Goeben* e incrociatori minori. I fatti giocavano quindi ancora una volta a favore dell'intesa navale franco-britannica, benché l'aiuto francese nel Mediterraneo risultasse, secondo il *Daily Mail*, "assolutamente ripugnante alla massa degli Inglesi" e benché l'opinione liberale britannica fosse contraria all'idea - di matrice parigina - di un accordo navale anglo-franco-russo. La maggior preoccupazione inglese era quella di perdere la propria tradizionale libertà di scelta, al punto che Churchill ebbe a scrivere (23 agosto 1912): "Se la Francia non fosse esistita, noi potremmo dare un'altra disposizione alle nostre forze". Si venne così allo scambio di note Grey-Cambon del 22 e 23 novembre 1912, di cui i Tedeschi ebbero notizia nel marzo successivo. Cfr MARDER, *From the Dreadnought to Scapa Flow*, cit., I, pp. 300-08.

(28) Allegato alla lettera del 24 novembre 1912 dell'ammiraglio H. B. Jackson all'ammiraglio E. C. T. Troubridge, P.R.O., *Admiralty*, 116, 3109.

(29) Per il mar Rosso, le disposizioni dovevano essere prese, invece, dal comando dell'India orientale.

Occorreva poi che fossero prese le intese necessarie con i Francesi per le comunicazioni e la dislocazione generale delle due flotte, “benchè possa essere accordato prontamente aiuto reciproco, l'area d'operazione sarebbe fino a quanto possibile distinta. Il Comandante in capo francese opererà con questi intenti, e sarà responsabile del bacino occidentale del Mediterraneo, e il Comandante in capo britannico per l'area orientale. Ma per meglio proteggere le linee di comunicazione tra il Nordafrica e la Francia nel bacino occidentale nella prima fase delle ostilità voi sarete pronto ad operare con il grosso della vostra flotta tra la Sardegna e Biserta”, base - quest'ultima - che poteva essere utilizzata sotto la scorta locale francese per i rifornimenti di carbone.

“I veloci incrociatori corazzati della flotta italiana possono costituire una grande minaccia per la sicurezza del passaggio delle truppe francesi durante i primi 14 giorni nei quali esse possono trovarsi in transito intermittente, e la vostra flotta è capace di far fallire questo obiettivo meglio delle navi francesi. Voi sarete quindi pronto ad impegnare all'istante questi incrociatori, appena conosciuta la loro localizzazione.

È stato convenuto che incrociatori francesi vigileranno i passaggi tra la Corsica e la terraferma e gli stretti di Bonifacio, sostenuti da flottiglie (di siluranti) francesi, e che nelle bocche di Bonifacio saranno posti estesi campi di mine per contrastare il passaggio continuo della flotta italiana verso occidente dalla loro base di La Maddalena. Sarà anche compiuto ogni sforzo, da parte delle flottiglie francesi, per ricercare e attaccare la flotta italiana durante tutto il periodo delle ostilità.

Dovesse accadere che le flotte italiana ed austriaca riuscissero a riunirsi prima che l'una o l'altra sia costretta all'azione, dovrete essere pronto a rafforzare la flotta da battaglia francese...” per sostenerla nel combattimento contro le squadre della Triplice. “È peraltro auspicabile che la flotta austriaca non sia perduta di vista”, ed a tal fine occorreva ben impiegare incrociatori e cacciatorpediniere, che dovevano anche proteggere il traffico marittimo amico, soprattutto in autunno, quando sulla rotta Bosforo-Malta passavano i rifornimenti di grano dal mar Nero. I mercantili britannici non impegnati nel trasporto di derrate alimentari dovevano essere dirottati negli scali francesi del Nordafrica per cooperare al trasferimento delle truppe, “ma voi vi assicurerete... che le rotte loro assegnate siano adeguatamente protette, prima di assentire al loro impiego a questo scopo.

Quando questa fase di operazioni è completata, obiettivo delle flotte francese e britannica sarà indurre in azione le forze alleate del nemico, batterle ed ottenere il dominio del Mediterraneo con ogni mezzo in vostro potere. Una volta conseguito ciò, sarebbero intraprese azioni offensive sulle coste del nemico, attaccate le sue forze e mezzi di rifornimento e di comunicazione e catturato il suo commercio marittimo”.

Seguiva la disposizione di non lasciarsi trascinare in operazioni diverse da quelle previste. "Benchè sia vostro dovere assistere i nostri alleati al massimo delle vostre capacità, gli interessi britannici non devono per ciò soffrirne indebitamente in alcuna maniera". Ove poi si fosse ottenuto che la flotta russa del mar Nero avesse potuto entrare nel Mediterraneo dai Dardanelli, sarebbe stato il caso di controllare attentamente che gli Austriaci non avessero a tagliar fuori i Russi, con una sortita a Levante, prima della loro riunione con gli alleati.

Questo progetto di direttiva, presentato a Churchill, ne veniva commentato per iscritto con tre osservazioni principali:

"Il culmine di tutte le operazioni navali è una battaglia. Finchè questa non è stata combattuta ed una decisione non è stata ottenuta, il dominio del mare è in sospenso e tutte le operazioni minori possono essere effettuate soltanto con difficoltà. Sarebbe un grosso errore consentire operazioni minori, sia che il loro carattere sia difensivo che offensivo, (e) penalizzare la capacità della flotta britannica a sostenere effettivamente un'azione decisiva. Operazioni minori tendenti a provocare il nemico a cercare uno scontro sono legittime solo se non diminuiscono la nostra capacità di combattimento..."

In secondo luogo, venivano rilevati i vantaggi della posizione strategica inglese a Malta, dove la flotta del Mediterraneo si trovava in buona posizione rispetto alle forze navali avversarie ed amiche. Poteva infatti cooperare alla copertura del trasferimento delle truppe francesi dal Nordafrica e riunirsi alla flotta francese per un combattimento decisivo contro gli Italiani, mantenendo, nel contempo, la vigilanza sull'Adriatico. Se gli Austriaci fossero usciti dall'Adriatico, essi avrebbero potuto poi dirigersi ad ovest per unirsi alla flotta italiana o ad est per qualche azione nel bacino orientale. "Nel primo caso, una varietà di alternative favorevoli si presenterebbero al Comandante britannico, da solo o in combinazione con la flotta francese, per costringerli al combattimento prima che essi possano attraversare il canale di Malta o lo stretto di Messina e si riuniscano con gli Italiani. Se d'altra parte, (gli Austriaci) si dirigono ad est, sarebbe possibile prevenire che abbiano mai a rientrare in Adriatico. In tal caso, essi sarebbero lasciati procedere il più lontano possibile dalle loro basi prima di essere impegnati in combattimento. Nessun danno che essi potrebbero infliggere al commercio britannico è comparabile ai pericoli cui si esporrebbero" (30). In ogni caso, il comandante inglese non si doveva preoccupare troppo dell'eventualità che la flotta austriaca uscisse dall'Adriatico verso Levante, perchè

---

(30) Churchill proseguiva: "Più a lungo essi stanno per mare e più lontani sono dalle loro basi, più favorevoli saranno le condizioni sotto cui potranno essere impegnati e più completa la loro rovina se sconfitti".



era molto più probabile che la sortita fosse diretta ad un ricongiungimento con quella italiana nei mari occidentali. "D'altra parte è di primaria importanza che (il Comandante inglese) non si indebolisca per propositi di battaglia con incrociatori sparsi, allo scopo di proteggere il commercio britannico nel bacino orientale". Solo se unità austriache fossero uscite con successo dall'Adriatico, si sarebbero potute distaccare per inseguirli equivalenti unità britanniche, perchè in tal caso i rapporti di forza tra i due nuclei principali non sarebbero cambiati. Ciò comportava, però, la massima attenzione a che le unità distaccate del nemico non avessero a riunirsi col loro grosso mentre quelle inglesi ne erano ancora separate. "Il più grande errore che il Comandante in capo del Mediterraneo potrebbe commettere sarebbe quello di sparpagliare le sue forze prima che la battaglia sia stata combattuta" (31).

"La flotta britannica concentrata nelle vicinanze di Malta, con la sua sinistra in contatto con la flotta francese, offre i più alti vantaggi strategici, e finchè forze franco-britanniche superiori sono in tale posizione il bacino orientale del Mediterraneo sarà perfettamente sicuro per il commercio britannico, oppure gli Austriaci si saranno avventurati in una manovra eccentrica della natura più azzardata, per il quale vantaggio sarà ben valsa la pena di sopportare i rischi che offre di qualche temporaneo o incidentale danno al commercio o agli interessi locali britannici" (32). Le considerazioni del Primo Lord dell'Ammiragliato tendevano ad evidenziare - molto meglio di quanto l'elaborato dei comandanti di squadra avesse fatto - la priorità che occorreva assegnare allo scontro, che avrebbe dovuto avere carattere decisivo, tra le opposte forze combinate o almeno tra gli anglo-francesi e la flotta italiana, cui tutto - anche la protezione del commercio marittimo e la caccia ad aliquote navali avversarie che si fossero impegnate in scorriere - doveva essere subordinato. Significative erano, in proposito, le insistenze perchè le forze britanniche fossero in grado di presentarsi riunite alla battaglia tra gli opposti nuclei principali.

Ma, al di là delle puntualizzazioni più strettamente militari, le note del Primo Lord - ed entro certi limiti anche le iniziali proposte degli ammiragli - consentivano di identificare alcune riserve britanniche ad un totale coinvolgimento nella politica francese.

Sotto questo profilo, il famoso *Memorandum* del 10 febbraio 1913 relativo all'*Azione combinata nel Mediterraneo* tra le marine inglese e francese ribadiva alcuni punti fermi, pur confermando il principio della cooperazione. Il *Memorandum* in questione faceva parte di un gruppo di tre

---

(31) "Se le navi che egli ha distaccato sono piccole deboli unità, esse saranno una facile preda, e se sono potenti unità, esse costituirebbero una perdita seria per la linea di battaglia. Le forze a sua disposizione sono molto limitate, ma se tenute compatte esse saranno un fattore decisivo".

(32) P.R.O., *Admiralty*, 116, 3109.

documenti che rappresentavano il frutto delle conversazioni navali, protrattesi per mesi, tra i massimi responsabili delle due marine occidentali. Esso era infatti accompagnato da un analogo accordo che stabiliva i principi della cooperazione anglo-francese nella Manica e da un terzo che riguardava l'Estremo Oriente (33).

Il testo dell'accordo per il Mediterraneo si articolava in 10 punti, di cui il primo forniva la chiave di lettura dell'intero dispositivo, nel senso che riconfermava le preoccupazioni britanniche della primavera 1912, dalle quali aveva preso le mosse tutto l'aggravamento della situazione navale. "Il mare del Nord" - recitava il documento - "sarà il teatro decisivo delle operazioni navali, e per il successo finale del complesso delle operazioni è assolutamente necessario che la Gran Bretagna conservi la libertà completa di concentrare su questo teatro d'operazioni quelle forze che sono necessarie per battere il nemico. Il governo britannico non può di conseguenza ammettere nessun accordo, il quale specifichi che la flotta inglese del Mediterraneo sarà mantenuta in maniera permanente ad un effettivo determinato. Ma scopo della politica britannica sarà, in linea di principio, di mantenere nel Mediterraneo; in tempo di pace come in tempo di guerra, una forza tale che sia in condizioni di combattere, con ragionevoli probabilità di successo, la flotta austriaca se questa uscirà dall'Adriatico". Tutto ciò era previsto in caso di guerra della Francia e della Gran Bretagna contro la Triplice alleanza. Malgrado quanto i successivi 9 punti specificavano, il quadro restava quello che abbiamo riportato. Esso tendeva a lasciare al governo di Londra il più possibile le mani libere per agire secondo le proprie valutazioni di opportunità, e respingeva anche quella politica dell'*one power standard* - di cui si è detto - orientata alla flotta italiana come punto di riferimento. Ora il punto di riferimento diventava la flotta austro-ungarica, per il caso che fosse uscita dall'Adriatico.

Seguivano le altre disposizioni. Se allo scoppio delle ostilità la *Mediterranean Fleet* si fosse trovata con la "sua forza normale", la zona d'operazione dei due alleati avrebbe dovuto restare, in linea di principio, distinta: gli Inglesi nel bacino orientale, i Francesi in quello occidentale. Gli uni avrebbero dovuto sorvegliare i movimenti austriaci, per evitare che la flotta asburgica si riunisse con quella italiana, e proteggere il commercio nel Levante; gli altri avrebbero avuto "per obiettivo principale di ricercare e sforzarsi di indurre al combattimento la flotta italiana", oltre che a proteggere

---

(33) MARDER, *From the Dreadnought to Scapa Flow*, cit., I, p. 308. I Tedeschi ne ebbero sentore nel marzo 1913. Il testo del *Memorandum* in DDF, 3ª serie, V, doc. 397, all. II; DDB, X, parte II, doc. 458.

il commercio nel bacino occidentale. Anche in caso di riunione degli Italo-Austriaci, le flotte inglese e francese avrebbero operato separatamente, sostenendosi a vicenda (34). Le basi principali dei due alleati sarebbero state, rispettivamente, Malta e Tolone, con la possibilità per i Francesi di concentrarsi a Biserta, se gli Italiani si fossero mobilitati a Taranto. Solo nel caso che il governo inglese avesse richiamato nelle acque metropolitane tante unità dal Mediterraneo da rendere le rimanenti insufficienti ad agire separatamente contro la flotta austriaca, queste unità avrebbero dovuto riunirsi alla flotta francese in tempo di guerra (35).

Una simile intesa, raggiunta tra Grey e l'ambasciatore P. Cambon, non dava certo piena soddisfazione ai Francesi, piena come era di "distinguo" e di possibilità per gli Inglesi di sottrarsi ad impegni troppo vincolanti. Essa rispondeva alle preoccupazioni primarie di Londra, originate dalla pressione tedesca, che si temeva andasse allargando pericolosamente alle coste norvegesi la propria area di partenza, specie dal 1911 (36). Di fronte a tale pressione, Londra tendeva a difendersi da sè, con le sue proprie navi, radunandole nel mare del Nord. Contestualmente, diventava necessario affidare sempre più alla Francia, a dispetto delle passate rivalità e dei dubbi sulla volontà e capacità francese di veramente interpretarli e coprirli, la difesa degli interessi britannici in Mediterraneo.

---

(34) Ma non si procedette alla definizione di un codice unico di segnali e comunicazioni, per la resistenza dell'Ammiragliato inglese, che temeva con ciò di spingersi troppo avanti rispetto agli impegni politici.

(35) Le basi dei due paesi sarebbero state reciprocamente disponibili. In sostanza gli Inglesi non si assumevano troppi impegni fermi: anzi, secondo l'addetto navale francese a Londra, conte Saint Seine, nel Mediterraneo non ne assumevano affatto, ed era possibile che ritirassero anche i cacciatorpediniere ivi dislocati: Saint Seine a VA Aubert, ministro della Marina, 14 febbraio 1913, DDF, 3ª serie, V, doc. 394, dove l'accordo è definito "base di discussione". Il 5 maggio, comunque, da parte britannica si riconfermarono le istruzioni per la cooperazione nel Mediterraneo, specificandosi che la dislocazione di Malta era diretta ad evitare la riunione delle flotte austriaca ed italiana; non era quindi previsto, in linea di principio, quel ripiegamento su Gibilterra, sempre temuto, che avrebbe consegnato il Mediterraneo centrale alla Triplice. Vedi Saint Seine a ministro della Marina, 22 gennaio 1914, AMF, SS, ES, 10, fasc. Francia-Inghilterra.

(36) L'addetto navale francese ad Oslo, de Selves, aveva segnalato al ministro della Marina, il 17 luglio 1911, che l'audacia dei Tedeschi, che moltiplicavano navi e squadre nelle loro manovre sulle coste scandinave "comincia a preoccupare una parte dell'opinione pubblica", AMF, BB 3, 1329. La frequentazione germanica continuava successivamente, anche se non come nel 1911 - "quando era ovvio che la loro presenza nelle acque norvegesi era dovuta interamente a ragioni strategiche" - pur sempre per prendere conoscenza dei luoghi e per altre ragioni militari, com. Consett, addetto navale inglese ad Oslo, a M. C. Findlay, ministro residente inglese nella stessa capitale, 11 settembre 1913, P.R.O., F.O., 425, 371.

54. — E tuttavia una tale linea, che dopo il famoso discorso di Churchill ai Comuni del 18 marzo 1912 finiva per essere seguita, non implicava da parte britannica l'accessione alla convenzione navale franco-russa. Il 24 settembre 1912 il ministro degli Esteri russo, Sazonov, aveva, in occasione di una visita a Londra, effettuato un sondaggio presso Grey in vista di concludere una convenzione navale anglo-russa, ma non ne aveva ricevuto il minimo incoraggiamento.

Il 23 novembre 1913 Sazonov aveva presentato un memoriale allo zar Nicola II, nel quale proponeva la revisione della politica navale russa nel mar Nero. La Russia aveva sostenuto, nel dicembre 1912, la cessione alla Grecia delle isole di Imbro, Tenedo, Samotraccia e Lemno, ma ora temeva che esse avrebbero potuto costituire la base di un attacco navale ellenico contro la Turchia (37), con il conseguente pericolo di una occupazione straniera degli Stretti, eterna aspirazione russa. Sazonov consigliava, quindi, di incrementare con priorità la flotta del mar Nero, cambiando la precedente politica che aveva privilegiato il Baltico a partire dal 1905 (38). Contemporaneamente, il ministero della Marina esercitava pressioni perchè le isole di cui si è parlato fossero lasciate alle Turchia, e se questo non fosse stato possibile,

---

(37) Il crescente sviluppo della marina greca poteva rappresentare un ostacolo alla politica marittima russa. Un interessante studio dell'Ammiragliato britannico del 7 gennaio 1913 (*Remarks on Shipbuilding Policy for Greece*) teneva conto anche della vicinanza italiana ed austriaca alla Grecia, e valutava che queste Potenze, con le loro più forti unità navali, avrebbero potuto spazzar via d'un colpo la bandiera mercantile greca dai mari. In ogni caso, però, non sarebbe stato possibile spingere contro le grandi Potenze occidentali il governo di Atene. La posizione geografica favorevole avrebbe consentito alla Grecia di bloccare i Dardanelli da Skyro. Tenendo conto delle risorse disponibili, la politica ellenica delle costruzioni navali era diretta verso navi sottili e sommergibili, con cui avrebbe potuto opporsi con successo ai Turchi ed agire tra gli arcipelaghi contro eventuali aggressori. Visto che con il costo di una unità da battaglia (2 milioni di sterline) si potevano realizzare 12 grandi cacciatorpediniere e 12 sommergibili, era molto meglio che la Grecia si affidasse alle sue flottiglie leggere che a grandi unità. P.R.O., *Admiralty*, 116, 3493.

(38) Si può ricordare che nel 1911 - come scriveva da Pietroburgo al suo ministro l'addetto navale francese, il 15 dicembre 1911 - "ci si occupava solo di rifare la flotta del Baltico. Nuove preoccupazioni di politica estera hanno condotto a voler rinforzare rapidamente la flotta del mar Nero per non essere distanziati dagli sforzi marittimi della Turchia; un programma navale è stato votato per questa ragione ed è in corso di esecuzione": AMF, BB 7, 125, h. Ma due anni dopo, nella nota aggiuntiva al memoriale Sazonov, si poteva leggere: "Lo stato insoddisfatto della nostra flotta del mar Nero si presenta, nel momento attuale, tanto più deplorabile per il fatto che si potrebbero ottenere in un non lontano futuro nuove complicazioni nel Medio Oriente, in seguito alle quali potrebbe sorgere anche il problema degli Stretti, per la cui soluzione in senso a noi favorevole è necessaria la presenza di sufficienti forze navali. Noi dobbiamo dunque intraprendere senza indugio nuovi sforzi ed affrontare nuovi sacrifici per garantirci, in maniera assoluta, la supremazia nel mar Nero". Queste affermazioni erano contenute nella nota aggiunta al memoriale, in "*Krasnyi Archiv*", 1924, t. VII, p. 32.

ci si garantisse la neutralizzazione di quelle che il governo di Londra voleva assegnare alla Grecia (39). In ordine, poi, alla eventualità di procedere all'attacco degli Stretti, il ministro della Marina Grigorovitch scriveva a Sazonov, il 9 dicembre 1913 che "il dicastero della Marina si riterrebbe in diritto di affermare che la squadra navale del mar Nero è militarmente preparata"; contemporaneamente, peraltro, si cercava di evitare che gli Inglesi cedessero unità di linea ai Turchi (40).

(39) Il ministro della Marina, I. K. Grigorovitch, dandosi carico delle promesse dell'anno precedente, proponeva, come "estrema ipotesi" se non si fosse riusciti a lasciare tutte e quattro le isole alla Turchia, che per Lemno e Samotracia la Grecia avesse a "dare le più serie garanzie nel senso che non se ne servirà come basi navali contro i Dardanelli. Per quanto riguarda le rimanenti isole di Tenedo e di Imbro... è apparso evidente che rimarranno all'Impero del Gran Turco, il che corrisponde anche agli interessi marittimi e militari della Russia" (Grigorovitch a Sazonov, 13 dicembre 1913, in *"Krasnyi Archiv"*, t. VII, p. 38). Il ministro della Marina usava per indicare Lemno, Imbro e Tenedo l'espressione "isole serrafila", paragonandole ad una formazione navale che si fosse disposta in linea retta all'imboccatura dei Dardanelli.

(40) Il principe di Lieven, capo di S.M. della marina russa, in un suo rapporto del 9 dicembre 1913 indicava la necessità di accelerare la costruzione delle unità russe sugli scali dei cantieri di Nikolaiev e di ottenere dagli Inglesi che non fossero consegnate ai Turchi due *dreadnoughts* ordinate ai cantieri britannici, la *Osman I°* (ex *Rio de Janeiro*) e la *Rashadieh*, rispettivamente di 27.500 e di 23.000 t. di dislocamento: queste due unità furono requisite nell'agosto 1914 e restarono nei ranghi della flotta britannica con i nomi di *Agincourt* ed *Erin* (cfr MARDER, *From the Dreadnought to Scapa Flow*, cit., I, p. 440). Il principe di Lieven pensava anche a nuovi acquisti di navi da guerra all'estero, sempre che fosse stato poi possibile farle transitare attraverso i Dardanelli, offrendo ai Turchi in cambio il consenso alla permanenza in Turchia del generale tedesco Lieman von Sanders; infine, all'impiego in Mediterraneo contro i Turchi di una parte della flotta del mar Baltico.

D'altra parte, va rammentato che in quegli stessi giorni di dicembre il ministro della Marina, Grigorovitch, aveva trasmesso allo zar una sua relazione, nella quale, tra l'altro, era scritto: "Alla base dello sviluppo e della preparazione della futura flotta è necessario porre una visione di carattere operativo, cioè è necessario formulare fin d'ora, in maniera ben precisa, le direttive dei piani di guerra contro l'Impero del Gran Turco... il ministero della Marina ritiene che il più importante compito politico concernente la politica estera della Patria nei prossimi anni debba essere la sicura difesa di una piena e costante libertà della più importante via commerciale della Russia: l'uscita verso il Mediterraneo attraverso il canale di Costantinopoli. Un simile compito può essere risolto in un unico modo: la Nazione deve ottenere la superiorità delle sue forze marine in queste acque. Tale superiorità, secondo l'opinione dello S.M. della Marina, deve essere raggiunta in due modi: con la presenza di una sufficiente quantità di nostre navi da combattimento sia nel mar Nero come nell'Egeo e con una favorevole situazione internazionale che ci consenta di abbattere l'Impero ottomano. La nostra superiorità sull'intera flotta turca può essere prevista in maniera concreta per i prossimi anni, fino al 1919 compreso, nella misura di una squadra navale della flotta del Baltico per azioni nel mar Egeo, composta di 12 corazzate accompagnate da un numero adeguato di incrociatori ed altre piccole unità, la quale coopererà con la flotta del mar Nero, che sarà composta di 8 corazzate scortate da unità ausiliarie", in *Krasnyi Archiv*, t. VII, pp. 33-7.

Successivamente, l'8 febbraio 1914, una "conferenza speciale" discusse a Pietroburgo il memoriale Sazonov (41) alla luce della volontà di affermare l'egemonia russa non solo in mar Nero, ma anche sugli Stretti, che avrebbero dovuto essere investiti da azioni combinate dell'esercito e della Marina: dalla riunione uscì il proposito di potenziare la marina militare e quella mercantile per renderle idonee ai compiti che si volevano loro affidare contro i Turchi. È evidente che questi progetti non potevano, se conosciuti, essere molto apprezzati dagli Inglesi, i quali, malgrado l'intesa con la Francia, non erano stati mai propensi ad impegnarsi in accordi navali con i Russi, nè a vederne con favore l'intervento nel Mediterraneo. E questo pur sapendo che le basi navali del Nordafrica francese erano già state offerte alle unità militari russe che avessero operato ad occidente degli Stretti.

Nella primavera del 1914 non sarebbe stato più possibile al governo di Londra opporre netti rifiuti. Dopo che la proposta dello zar per un'alleanza difensiva anglo-russa era stata definita "impraticabile" dall'ambasciatore inglese, alla successiva richiesta di avviare conversazioni per una convenzione navale non furono opposti dinieghi per non offendere i Russi. Questo accadeva il 3 aprile; il 24 il presidente del Consiglio francese, Gaston Doumergue, premeva a sua volta sugli Inglesi, i quali a metà maggio decidevano di avviare le trattative con i Russi; trattative che, in ogni modo, allo scoppio della guerra non avevano fatto progressi (42).

È tuttavia opportuno rilevare che, mentre dal punto di vista inglese l'interesse - per modesto che fosse - verteva soprattutto sulla capacità dei Russi di impegnare nel Baltico forze navali tedesche - un Baltico dal quale i Russi non sarebbero potuti uscire, nè gli Inglesi entrare - dal punto di vista russo si guardava con interesse anche al Mediterraneo. Il 28 maggio 1914, infatti, Sazonov, scrivendo al proprio ambasciatore a Londra, Beckendorff, gli raccomandava: "Anche la situazione mediterranea tocca essenzialmente i nostri interessi, poichè, nel caso in cui le forze navali italo-asburgiche avessero in questo mare il sopravvento, diventerebbe possibile un loro attacco nel mar Nero, ciò che significherebbe per noi un gravissimo colpo. È quindi importantissimo che venga stabilita nel Mediterraneo una netta prevalenza delle forze navali dell'intesa sulla flotta italo-asburgica.

---

(41) Con la partecipazione dello stesso Sazonov, di Grigorovitch, del capo di S.M. dell'esercito Shilinski - accompagnato dal gen. Danilov e dal principe Trubetzkoy - del primo cap. Nenkujev per lo S.M. della Marina e del CF Nemitz per la flotta del mar Nero, oltre al direttore della cancelleria degli Esteri, N.H. Basili, e dell'ambasciatore a Costantinopoli, M.N. Giers. La composizione del gruppo che si riuniva era di per sè indicativo degli obiettivi: un piano per la conquista degli Stretti ed il potenziamento della flotta. Cfr F. STIEVE, *Iswolski e la guerra mondiale*, Bologna 1934, pp. 267-83.

(42) MARDER, *From the Dreadnought to Scapa Flow*, cit., I, pp. 309-11; ANDRÉ, cit., p. 257.



Dato che la flotta unita dell'Impero austro-ungarico e del Regno d'Italia è superiore a quella francese, è desiderabile che la Gran Bretagna, lasciando nel Mediterraneo un numero sufficiente di navi, assicuri ivi la prevalenza delle forze marittime dell'Intesa, almeno finchè lo sviluppo della nostra Marina non ci consenta di assumere questa funzione" (43). Quanto simili punti di vista fossero graditi a Londra è agevole immaginare, specie se li si inserisce nelle pessimistiche valutazioni dell'Ammiragliato circa l'efficienza della flotta russa e l'appetibilità militare-strategica di un suo intervento nel Mediterraneo.

55. — Intanto, la situazione in questo mare non cessava di presentarsi carica di tensione.

L'antagonismo italo-francese era particolarmente acuto nel Levante, dove entrambe le Potenze cercavano di estendere la propria influenza e di combattere la penetrazione dell'altra. Il recente acquisto delle isole dell'Egeo da parte italiana aveva causato viva irritazione a Parigi, dove si desiderava che l'occupazione non fosse permanente e comunque non venisse riconosciuta (44). Ci si veniva così a scontrare con la ferma intenzione italiana di approfittare della nuova situazione per aumentare il peso della propria presenza nel Levante (45). E se era vero che fin dal 1911 si trattava, con alterna fortuna e convinzione, un'intesa mediterranea tra Italia, Francia e Gran Bretagna (46), è anche vero che - nel frattempo - le mosse delle due marine indicavano con chiarezza che nella preparazione militare di entrambe ciascuna teneva in primo piano la prospettiva di uno scontro con l'altra. Alla concentrazione della flotta francese nel Mediterraneo ed al

---

(43) Proseguiva, poi: "Sarebbe anche desiderabile che il governo di Londra acconsentisse a che le nostre corazzate ed i nostri incrociatori utilizzassero le basi di Malta e di Cipro per le operazioni nel Mediterraneo orientale, così come la convenzione navale con la Repubblica francese ci consente di utilizzare le basi francesi in Algeria ed in Tunisia per le operazioni nel Mediterraneo occidentale. Se, in rapporto alla situazione mediterranea, il discorso dovesse cadere sugli Stretti, si deve evitare da parte vostra di toccare le questioni politiche, ma si deve solo accennare a temporanee nostre operazioni militari nella zona in questione, come misura strategica in tempo di guerra". Peraltro, una partecipazione navale russa alla lotta era immaginabile solo nel Mediterraneo, essendo praticamente nell'impossibilità di uscire la flotta del Baltico, cfr Saint Seine a ministro della Marina, Londra 17 maggio 1914, AMF, SS, ES, 10, fasc. Francia-Inghilterra.

(44) Nè bisognava offrire all'Italia occasioni per porre la questione della sovranità delle isole dell'Egeo. Cfr, ad esempio, il ministro degli Esteri Jonnart a P. Cambon, Parigi 11 marzo 1913, DDF, serie 3<sup>a</sup>, V, doc. 558.

(45) Vedi la corrispondenza dei consoli francesi di Rodi, di Smirne, di Alessandria e le carte relative alle navi francesi nel Levante, sia per la sottolineatura degli interessi francesi, sia per la segnalazione dei contrasti con gli Italiani, cui veniva attribuita "ostilità gelosa" nei confronti dei transalpini, per il commercio, l'attività delle scuole religiose, ecc., in AMF, BB 3, 1357.

(46) Vedi, per un esame puntuale ed analitico delle trattative, ANDRÉ, cit., passim.

conseguente intensificarsi di atti e atteggiamenti ostili verso l'Italia, la marina di questo paese rispondeva ricambiando con acredine tutta la possibile aggressività. Sommergibili da La Spezia venivano spostati a La Maddalena (47), avvicinandoli alla prevedibile zona di operazioni, mentre particolare attenzione era dedicata al bacino occidentale. Ma, soprattutto, tenendo conto delle probabili intenzioni operative della flotta francese, nel marzo 1913 ci si proponeva "l'obbligo impellente da parte nostra di ridurla all'impotenza", chiedendo per questo l'aiuto degli alleati (48).

Anche gli Inglesi, come si è detto, non erano contenti dell'acquisto italiano del Dodecaneso, soprattutto nel timore che il possesso dell'arcipelago - che veniva ad aggiungersi a quello del litorale libico - precostituisse un trampolino per altre Marine della Triplice. La costituzione di una divisione tedesca del Mediterraneo, nel novembre 1912, non aveva certo fatto piacere a Londra ed aveva rafforzato sempre più Churchill nell'opinione che la flotta germanica fosse uno strumento di potenza militare costruito con evidenti intenzioni offensive (49). La divisione tedesca del Mediterraneo aveva la sua unità più rappresentativa nell'incrociatore da battaglia *Goeben*, dotato di macchine capaci di assicurargli un'alta velocità di crociera: al *Goeben* si sarebbero dovuti accompagnare alcuni esploratori (50). I Tedeschi usavano basi italiane ed austriache, ma sembravano interessati anche ad altri punti d'appoggio nel Levante (51). La loro presenza impegnava le Marine dell'Intesa alla sorveglianza, mentre la prospettiva che la Germania intendesse ulteriormente rinforzare la divisione preoccupava specialmente i Francesi. Le navi tedesche costituivano infatti già una concreta minaccia per i trasporti di truppe dall'Africa. Di qui la richiesta dell'Ammiragliato

---

(47) L'addetto navale francese a Roma segnalava il 3 giugno 1913 che 4 sottomarini sarebbero partiti da La Spezia per La Maddalena alla metà del mese, guidati dal *Lombardia*, AMF, BB 3, 1357.

(48) "... valendosi della eventuale superiorità numerica, e mantenendosi fedeli al principio fondamentale di conquistare anzitutto la padronanza del mare, la flotta alleata dovrebbe prefiggersi come primissimo obiettivo di prevenire e sconcertare l'offesa francese, mediante la ricerca e la distruzione della sua flotta", nella *Memoria n. 1 a S.E. il capo di S.M. della Marina circa la cooperazione della flotta a.u.*, AMR, 295, 1, fasc. CN 3. Vedi, per maggiori dettagli, GABRIELE, *Le convenzioni navali della Triplice*, cit., pp. 334-37.

(49) È ben nota la frase pronunciata da Churchill il 9 febbraio 1912: "Gli obiettivi della potenza navale britannica sono essenzialmente difensivi... la flotta britannica è per noi una necessità, e sotto qualche punto di vista la flotta tedesca ha per essi la natura di un lusso".

(50) In un primo tempo dovevano essere il *Breslau*, lo *Strasburg* e lo *Stettin*: al posto di questo doveva poi essere impiegato il *Dresden*.

(51) I Tedeschi spingevano avanti i lavori ad Alessandretta, cfr CA Dastique du Fournet, comandante della 2ª divisione leggera a ministro della Marina, 1 luglio 1913, AMF, BB 3, 1357.

francese a quello britannico per controllarne strettamente e distruggerle al momento in cui fosse scoppiato un conflitto (52).

Ciò avrebbe richiesto un'ulteriore rafforzamento inglese nel Mediterraneo, proprio quando Churchill, nel tentativo di por fine alla "stupida" gara delle costruzioni navali, avanzava nel marzo 1913 una nuova offerta di vacanza navale, destinata a fallire come altre analoghe. Si pensò allora di costituire una "squadra imperiale" a Gibilterra, che avrebbe dovuto essere composta da navi da battaglia monocalibro inglesi e canadesi, ma l'apporto canadese sfumò quando il Senato di Ottawa, il 5 giugno 1913, respinse la proposta di costruire 3 *dreadnoughts* (53).

Si è detto che con il rinnovo della Triplice del dicembre 1912 si era avuto un nuovo rilancio dell'alleanza. L'aspetto più interessante, ai nostri fini, era certamente l'iniziativa, assunta dal governo di Roma, di chiedere una revisione sostanziale della precedente convenzione navale del 1900. L'azione diplomatica trovò un valido supporto negli studi intrapresi dalla Marina per fornire una base alle proposte da presentare agli alleati. Fu così redatto, nel gennaio 1913, lo studio "*Azione comune delle flotte alleate nel caso di guerra della Triplice*", cui seguì, alla fine di marzo, la "*Memoria n. 1 a S. E. il Capo di Stato Maggiore della Marina circa il modo come si presenta il problema di una cooperazione della flotta austro-ungarica*". Questi studi impostavano con chiarezza i problemi da risolvere ed indicavano le linee di una possibile azione comune tra le Marine tripliciste, nei termini che furono - sostanzialmente - ripresi nella convenzione navale che sarebbe entrata in vigore il 1° novembre 1913.

Le nuove richieste italiane, ben più pesanti che nel passato perchè puntavano ad avere il contributo diretto della flotta austriaca nel bacino occidentale, erano favorite dal nuovo ruolo che l'Italia, con le recenti conquiste nel Mediterraneo, si era assunto nell'alleanza. Era un ruolo dinamico, da capofila della Triplice nel settore marittimo meridionale, e non c'è dubbio che, se poteva trovare particolare apprezzamento a Berlino, esso disturbava alquanto a Vienna, dove le questioni adriatiche e balcaniche continuavano ad essere considerate in modo assai diverso che a Roma.

L'idea conduttrice delle proposte italiane era, fin dall'inizio, il conseguimento di una potenza tale per le flotte combinate della Triplice da poter tentare con probabilità di successo la distruzione della flotta francese. Nello

---

(52) Cfr capo di S.M. della marina francese ad addetto navale a Londra, Saint Seine, 11 giugno 1913 e risposta di questi del 22 seguente, in AMF, SS, ES, 10, fasc. Francia-Inghilterra, dove sono pure i rapporti della stessa estate che riguardano il tallonamento del Goeben e del Breslau in Adriatico.

(53) Cfr MARDER, *From the Dreadnought to Scapa Flow*, cit., I, pp. 313-14.

studio del marzo 1913 il contributo da richiedere alla flotta austro-ungarica era definito come segue:

“a) ... inviare nell’Alto Tirreno le navi da battaglia disponibili per aggregarle alla flotta italiana, onde ricercare la flotta francese per batterla e toglierle la padronanza del mare;

b) ... inviare nel Basso Tirreno le siluranti e il naviglio sottile disponibile, onde cooperare insieme alla marina italiana alle offese di fianco contro un eventuale convoglio di truppe prelevate dall’Algeria, e per tenere a bada le eventuali forze nemiche concentrate a Biserta, a Malta ed in Algeria;

c) ... cooperare insieme alla flotta italiana per tentare eventualmente tutte quelle operazioni che valessero a neutralizzare l’efficienza delle basi navali della Tunisia e dell’Algeria, nonché di quella di Malta” (54).

Si facevano diverse ipotesi di successo circa le proposte italiane. Se si fosse ottenuto il concorso totale della flotta austriaca, il problema principale era quello di realizzare una riunione delle due forze navali alleate per poter operare insieme nel bacino occidentale e ciò implicava la predisposizione delle basi dell’Italia meridionale per tempo. Se il concorso austriaco fosse stato soltanto parziale, la situazione navale degli alleati triplicisti si sarebbe fatta difficile, e pur esponendosi le misure più opportune, l’eventualità era con tutta evidenza considerata critica: “la nostra... vittoria, più che da perizia e da valore degli alleati Austro-Italiani, potrà dipendere da fortuna e dagli eventuali errori che potessero commettere i capi dell’oste avversaria”. Se, infine, l’aiuto austriaco fosse stato del tutto negato, la situazione sarebbe stata assolutamente insostenibile: l’atteggiamento austriaco “sarebbe per noi fonte di immenso pericolo”, tenuto conto che la precedente convenzione considerava come avversaria nel Mediterraneo la sola Francia, mentre ora al suo fianco c’era anche la Gran Bretagna.

Quest’ultima ipotesi doveva essere presa in considerazione, tenuto conto dell’andamento schizofrenico delle relazioni italo-austriache, avvelenate malgrado l’alleanza dalle divergenze balcaniche.

Ma la trattativa procedette favorevolmente, seguita con grande impegno dal nuovo capo di S.M. della marina italiana, Thaon di Revel, che nel marzo era succeduto al Rocca Rey. Non seguiremo minutamente in questa sede il negoziato: basti ricordare che, avuto a fine aprile l’appoggio tedesco, il rappresentante italiano, com. Conz, ottenne anche quello - ben più importante dal punto di vista operativo - austro-ungarico, sia pure con la concessione del comando supremo delle flotte riunite, almeno per il momento, all’ammiraglio austriaco Haus.

---

(54) *Memoria n. 1, ecc., cit., AMR, 295, 1, fasc. CN 3.*

Il tenore definitivo della convenzione navale e di quella addizionale per il Mediterraneo rispondeva alle attese italiane. Le unità migliori delle flotte italiana ed austro-ungarica, più la divisione tedesca presente nel Mediterraneo avrebbero agito nel bacino occidentale. Italiani ed Austriaci si sarebbero dovuti riunire vicino a Messina, dove era previsto il concentramento iniziale delle forze navali italiane, e procedere insieme; in un secondo tempo gli Italiani si sarebbero appoggiati a La Spezia e gli Austriaci a La Maddalena. Le basi di Augusta e di Gaeta avrebbero dovuto ospitare, all'inizio, la flotta austriaca e la divisione tedesca. La zona di riunione italo-austriaca diminuiva i rischi di una lunga traversata da sola per la flotta austriaca, e l'intonazione di tutto l'accordo era chiaramente offensivo.

Lasciate a guardia dell'Adriatico, sulla linea del canale d'Otranto le vecchie unità italiane ed austriache appoggiate a Brindisi ed a Cattaro, il grosso avrebbe dovuto operare riunito contro la flotta francese ed i trasporti di truppe dal Nordafrica, oltre che contro le stesse basi del nemico.

Certo, pur essendo l'accordo concluso a Vienna alla fine di giugno quanto di meglio l'Italia potesse ottenere, esso presentava diversi punti deboli. La coalizione navale avrebbe dovuto operare con perfetta sincronia per non incorrere in disastrosi imprevisti, e soprattutto pericolosa appariva la fase iniziale nella quale gli Austriaci avrebbero dovuto circumnavigare la Puglia e la Calabria per riunirsi agli Italiani. Sappiamo infatti che compito precipuo della squadra inglese di Malta, secondo le istruzioni fino ad allora elaborate a Londra, era la sorveglianza dell'uscita dell'Adriatico per intercettare la flotta austriaca.

Tuttavia - nella situazione esistente - l'intesa raggiunta premiava l'iniziativa italiana e soccorreva fino ai limiti del possibile le oggettive condizioni di inferiorità delle Marine tripliciste, predisponendole ad una condotta offensiva all'inizio della guerra, proprio quando la flotta francese sarebbe stata più condizionata dal compito di scortare i convogli di truppe. Quanto in tutto ciò vi fosse di avventuroso e di temerario - e certamente ve ne era - dipendeva dalla realtà geografica e militare del Mediterraneo, che la Triplice si preparava ad affrontare, correndo tutti i rischi del caso ed impegnando tutte le sue forze. "Sotto questo profilo va giudicata la linea informatrice concordata a Vienna per le operazioni marittime della Triplice nel Mediterraneo, le quali, se interessavano in primo luogo l'Italia, avevano però rilevanza diretta per le prospettive militari e politiche di tutta l'alleanza. Dopo decenni, finalmente, un tale concetto, che la Marina e il governo italiani si erano sempre sforzati, con scarsa fortuna, di sostenere, entrava a far parte - con la convenzione navale del 1913 - della filosofia politico-militare della Triplice" (55).

---

(55) GABRIELE, *Le convenzioni navali, ecc.*, cit., p. 398. Per le trattative, vedi *ibidem*, pp. 352-95.

Ma proprio questa filosofia, che dava un senso concreto agli articoli del trattato della quinta Triplice relativi al Mediterraneo, doveva riuscire particolarmente indigesta ai Francesi, quando attraverso la decrittazione di corrispondenza diplomatica italiana ebbero sentore, nell'autunno successivo, della convenzione navale e degli impegni reciproci degli alleati triplicisti nell'area mediterranea. Si determinò un irrigidimento molto pronunciato nei confronti dell'Italia, accusata di doppiezza perchè aveva contemporaneamente gestito approcci per un accordo mediterraneo con la Francia e la Gran Bretagna e per il rinnovo del trattato che la legava agli imperi centrali, accentuando anzi le caratteristiche anti-francesi di questa alleanza con la stipula della nuova convenzione navale, diretta con tutta evidenza contro la Francia (56).

La vera origine del nuovo corso che aveva indotto gli Italiani ad invertire una rotta già chiaramente orientata in senso antiaustriaco, per ricercare invece un puntello alla propria difesa navale a Vienna, era da ricercarsi nell'atmosfera di intimidazione e di aggressività che aveva accompagnato e seguito la decisione di concentrare la flotta francese nel Mediterraneo, nel settembre 1912. I dirigenti italiani si erano seriamente preoccupati, dopo l'iniziale sorpresa, dell'atteggiamento francese ed avevano temuto che prima o poi ne sarebbe venuto un attacco. Ciò suonava ai loro occhi come una violazione degli impegni del 1902, che il governo di Roma aveva osservato e che, ora, la Francia calpestava. Da ciò era venuta soprattutto la nuova ventata triplicista del governo di Roma e la stessa convenzione navale, che sanciva la possibilità di portare in linea contro la Francia, ribaltando taluni equilibri navali, la flotta austriaca. Quella flotta che dal 1908 si era vista crescere come una spina nel fianco dell'Italia.

---

(56) Vedi ANDRÉ, cit., 232-38.



## CAPITOLO XII

## VERSO LA GUERRA

56. 1914: bilanci e rischi. — 57. O cambiare la Marina, o cambiare la politica. — 58. Guerra europea e neutralità italiana: piani navali per l'Adriatico. — 59. Il chiavistello sul canale d'Otranto. — 60. La convenzione navale italo-anglo-francese del 1915.

56. — Giunse così il 1914, in una atmosfera di calma apparente. La posizione generale dell'Italia e quella particolare della Marina, se pure avevano conseguito qualche miglioramento con gli accordi del 1913, restavano sempre difficili. Il paese aveva la scomoda posizione di prima linea della Triplice alleanza nel Mediterraneo e la marina militare italiana, in caso di emergenza o di guerra, doveva coprire un'area molto più vasta che nel passato. La convenzione navale triplicista del 1913 migliorava senza dubbio la situazione precedente - e sotto questo profilo era degna di ogni considerazione e di ogni positivo apprezzamento - ma *relativamente* ai rapporti di forza che si erano venuti a determinare nel Mediterraneo dopo la conquista italiana della Libia e del Dodecaneso. Restavano sempre, come si è peraltro già ricordato, pesanti rischi e difficoltà molto gravi per il governo di Roma e per la sua flotta nel caso che un evento esplosivo avesse fatto precipitare la tensione in conflitto (1).

---

(1) Non era poi così difficile che in un bacino ristretto, nel quale navi e formazioni navali di diversi paesi si sorvegliavano e si tallonavano a vicenda, si producesse qualche incidente incontrollabile. Tanto più quando alle unità militari si affidava il prestigio del paese. Ad esempio, il 25 ottobre 1913, il marchese di San Giuliano scriveva al collega della Marina, Millo, ringraziandolo della comunicazione della presenza di una nave italiana, l'*Amalfi*, a Rodi, in occasione dell'arrivo della squadra francese: "In un momento in cui" - scriveva il ministro degli Esteri - "noi stiamo intensificando la nostra azione in Asia Minore ed in cui squadre potentissime quali l'inglese e la francese percorrono il Mediterraneo Orientale, io considererei un errore che la flotta fosse rappresentata in quelle acque da una sola nave...". Per il che fu inviata nel Levante la 1<sup>a</sup> divisione della 2<sup>a</sup> squadra, al comando del duca degli Abruzzi, sul *Regina Elena*, che il 28 novembre faceva rapporto della missione al ministro della Marina: "La divisione giunse a Rodi alle 14,30 del 14 novembre. Il 17 alle 9,15 circa passò davanti a Rodi, diretta a ponente, a circa 4 miglia di distanza, la squadra francese composta di 6 unità tipo *Danton* ripartita su due divisioni. Salutata l'insegna dell'ammiraglio francese (quando la squadra ci aveva oltrepassati col suo traverso senza accennare a salutare), la nave ammiraglia restituì subito colpo per colpo il saluto". Le due lettere in G. ALMAGIA ed E. ZOLI, *La marina italiana nella grande guerra*, I (*Vigilia d'armi sul mare. Dalla pace di Losanna alla guerra italo-austriaca*), Firenze 1935, pp. 397-99.

Scrivendo al suo ministro a fine 1913, l'addetto navale francese a Roma faceva il punto nel modo seguente: "L'anno 1913 ha consacrato un'interessante solidarietà di vedute fra gli Stati della Triplice alleanza, in contrasto con gli avvenimenti dell'anno precedente. Non si può dimenticare in effetti che il governo austro-ungarico, sotto l'influenza del capo di Stato Maggiore, barone Conrad, era stato sul punto di risolvere a suo profitto la questione di Valona, senza alcuno scrupolo per l'Italia paralizzata dalla sua spedizione in Libia.

Nel corso di quest'anno, come vi ho segnalato, l'influenza tedesca ha manifestato molta attività; la visita dei sovrani a Kiel, la presenza del duca degli Abruzzi alle manovre navali e quella del generale Pollio, capo di Stato Maggiore dell'esercito italiano, a quelle di Saxe sono state le tappe di un'opera di lunga lena, condotta a Berlino dal signor de Yagow, ex ambasciatore a Roma, e dal signor Bollati, il nuovo ambasciatore d'Italia, una delle personalità più importanti della Consulta (2).

Un'analoga atmosfera si è mantenuta nei rapporti con l'Austria-Ungheria, senza che vi si possa tuttavia individuare gli stessi caratteri di sicurezza. L'uniformità di vedute nella questione albanese sembra dipendere più dalla complicità che dall'armonia fondamentale degli interessi e ne risulta l'impressione di una stabilità precaria. Nel maggio scorso se n'è avuto un sintomo manifesto nel momento in cui l'Austria-Ungheria ha pensato di far evacuare Scutari con le armi, la flotta italiana ed un corpo da sbarco erano pronti ad occupare immediatamente Valona: a breve termine i due alleati si sarebbero trovati l'uno di fronte all'altro.

Nella questione del Dodecaneso, come d'altra parte in tutta la sua politica estera, questo paese manifesta una grande sensibilità, sviluppata dalla coscienza di una crescita importante e dall'appoggio della forza tedesca. A dispetto della naturale simpatia nazionale, la Germania incute soggezione per il prestigio di una forza che i recenti avvenimenti nei Balcani non hanno scalfito e sulla quale lo spirito nazionale di questo paese, al tempo stesso audace e prudente, ama poter contare. Si può concludere con il marchese di San Giuliano che i tempi della politica di raccoglimento sono finiti" (3).

---

(2) Il ministero degli Esteri era allora allocato nel palazzo della Consulta.

(3) TV d'Huart a ministro della Marina, rapporto annuale allegato alla lett. 789 del 30 dicembre 1913, AMF, BB 7, 126 bis, R. Sulla situazione parlamentare si notava un certo indebolimento della maggioranza giolittiana e si preconizzava la formazione di due schieramenti opposti e forti, uno di sinistra, con l'appoggio dei socialisti riformisti, l'altro di destra, "in trattabile sulla questione religiosa". Seguivano rapidi cenni alla politica laicistica e moderatamente progressista di Giolitti, nonché alla situazione finanziaria.

Quanto alle condizioni e al grado di efficienza della flotta italiana, l'ufficiale ricordava che "al 1° gennaio 1914 la marina italiana dispone soltanto di una squadra, la seconda, in grado di sostenere un ruolo offensivo. La 1ª squadra è in effetti un insieme di unità disparate, di cui le une sono vecchie e le altre non hanno terminato le prove (4)... La 2ª squadra, con i suoi 4 *Elena* ed i suoi 4 *Pisa* (dovendo il *San Marco* riaggregarsi in caso di conflitto) possiede reale qualità di omogeneità che la avvicinano ad una squadra di incrociatori piuttosto che ad una squadra di linea... Attualmente questa seconda squadra rappresenta il solo nucleo disponibile della forza marittima del regno" (5).

Veniva poi rilevato che l'alto comando era ancora nelle mani di ufficiali anziani, con buona pratica di mare, ma formalisti e privi di grande spirito di iniziativa; tuttavia si era in transizione verso l'avvento di uomini nuovi e intraprendenti, tra i quali venivano citati - come gente giovane e d'azione - "il capo di Stato Maggiore Thaon di Revel, il duca degli Abruzzi, i tre contrammiragli comandanti di divisione". Il corpo degli ufficiali offriva buone garanzie di addestramento, ma - secondo l'estensore del rapporto - essi avevano la tendenza ad attribuire più importanza ad operazioni secondarie, come gli sbarchi, che al combattimento navale. In ogni modo - aggiungeva - "bisogna riconoscere che è in germe una modifica negli spiriti: una scuola superiore di marina è richiesta da tutti, la sua istituzione a Livorno è questione di mesi, il suo funzionamento creerà una dottrina". L'artiglieria presupponeva distanze medie di combattimento da 6.000 a 7.500 m, e il tiro era condotto per salve centralizzate a livello di divisione.

---

(4) "La prima divisione è formata in realtà dal *Dante*, perchè il *Cesare* non ha finito le prove ed il *Vinci* non le ha incominciate. Lo stesso è per i cacciatorpediniere di questa divisione. La 2ª, costituita da incrociatori tipo *Garibaldi*, presenta unità vecchie di 14 anni, superate come velocità e come artiglieria. La 3ª divisione, denominata delle scuole, al di fuori del *San Marco* ha soltanto unità che non rispondono più alle esigenze del combattimento moderno. Riassumendo, questa 1ª squadra è virtuale, sarà una divisione di *dreadnoughts* verso il mese di maggio o di giugno, con una coesione ancora minima".

(5) Per il resto della flotta veniva tracciato un quadro non molto confortante: "I nuovi esploratori stanno terminando penosamente le prove o sono in riparazione come il *Quarto*. I cacciatorpediniere in servizio o in prove sono in numero di 33. I dodici più anziani, tipo *Fulmine* e tipo *Aquilone*, sono stati particolarmente provati dall'ultima guerra e non sono più in istato di sopportare nuove fatiche. Sono unità da riserva. Le 28 torpediniere d'alto mare da 210 t. assicurano le difese locali e il servizio dell'ispettorato, di cui le loro squadriglie formano il nucleo, essendo i cacciatorpediniere destinati alle divisioni delle squadre. Le 38 torpediniere nuove da 120 t. rappresentano un modello antiquato che ci si meraviglia con ragione di ritrovare qui e che si spiega solo per il disfavore dei sottomarini. È vero che sui 13 nuovi sottomarini, gli otto Fiat sono mediocri, che i due Cavallini non hanno ancora la sanzione dell'esperienza e che solo i due Bernardi e l'*Atropo* sembrano essere stati soddisfacenti. I vecchi sottomarini tipo *Delfino* sono ormai solo unità da istruzione. All'inizio dunque del 1914 la forza marittima effettiva si limita al *Dante* ed alla 2ª squadra. Verso la metà dell'anno, il *Dante* sarà completato e vi sarà una divisione di *dreadnoughts*. Questa divisione diventerà una squadra con 6 unità solo nel 1916".

Due progressi erano stati realizzati nell'anno: "Il primo è stato l'unità di comando delle forze navali, consacrata con il decreto del 1° novembre 1913. Fino ad allora le due squadre erano indipendenti. Il secondo ha concentrato la responsabilità dell'addestramento militare della flotta nella persona del capo di Stato Maggiore della Marina". Quanto all'impiego delle forze in combattimento, non si erano potuti compiere molti progressi, sia perchè era mancato in precedenza il comando unico, sia perchè le esigenze militari e politiche degli ultimi anni avevano richiesto una continua dispersione dei gruppi e delle singole unità per fronteggiarle. Vi era da rilevare che le divisioni navali italiane avrebbero dovuto essere formate da 4 sezioni, ma i concentramenti di fuoco venivano effettuati sempre da 3 unità e non da 4: a parte la difficoltà di disporre sempre di tutte le unità necessarie, si doveva trattare di un'applicazione della dottrina tattica italiana, basata sulla velocità superiore (6).

In conclusione - affermava l'osservatore transalpino - "la flotta italiana è ancora nettamente in ritardo sulla nostra, per la sua mentalità come per il suo materiale: essa mi sembra nello stato in cui noi ci trovavamo verso il 1906, ma, se teniamo conto del cammino percorso dopo, bisogna stare attenti a mantenere il nostro vantaggio, perchè nel 1917 una decina di *dreadnoughts*, comandate da capi rinnovati ed appoggiate a La Maddalena, potrebbero costituire un pericolo".

Non meno interessanti erano le considerazioni dell'addetto navale britannico a Roma, contenute nel "*Memorandum del comandante Boyle sulla posizione navale dell'Italia alla fine del 1913*" (7).

In esso si rilevava che la stampa italiana manifestava una più che giustificata inquietudine per la difficile posizione marittima del paese: "Contrariamente a numerosi accenni di stampa e tribuna circa la posizione dominante ora tenuta dall'Italia come risultato di tali conquiste, occorre dire chiaramente che ciò è puramente geografico, e che il fatto di possedere due coste molto distanti risulta di scarsa utilità a meno che la flotta basata su di esse non sia sufficientemente forte da impedire il passaggio alle navi dei possibili avversari". Questi erano le due principali potenze marittime, in possesso

(6) Era poi criticata l'abitudine di diminuire l'attività navale nei mesi da ottobre ad aprile, perchè la pausa invernale spezzava il ritmo dell'addestramento e dava luogo alla perdita di una parte della coesione raggiunta durante l'estate. Si ricorderà che era questa una considerazione non nuova da parte di osservatori stranieri, i quali già in occasione del terremoto di Messina avevano rilevato una tale "stagionalità" del livello di efficienza della flotta italiana.

(7) Allegato n. 2 alla lettera n. 350 del 16 dicembre 1913 di R. Rodd a Grey (l'elaborato del comandante W.H.D. Boyle era del 13), in P.R.O., F.O., 425, 371. Pubblicata in DDB, X, parte II, doc. 439.

di basi eccellenti e strategicamente ben situate. "Lungi dall'aver rafforzato la propria posizione marittima con l'annessione di Tripoli e della Cirenaica, l'Italia ha di molto aumentato la sua dipendenza dal mare e, di conseguenza, la sua vulnerabilità agli attacchi da tale elemento".

Inoltre, per quanto le risorse tecniche e finanziarie italiane fossero "grandemente cresciute negli anni recenti, non sono, e non possono essere per alcune generazioni, tali da rendere possibile una competizione con la Francia nello sviluppo di una forza navale preponderante".

In proposito, veniva fornita una comparazione tra le forze navali riunite italo-austriache e quelle francesi, dalla quale emergeva - tenuto conto di tutti i fattori esistenti, compreso il possibile apporto britannico nel Mediterraneo - un rapporto sfavorevole alle Marine della Triplice (8).

Richiamato poi "il nascente potere navale della Russia", altri problemi per l'Italia venivano riconosciuti nell'ostilità della Grecia, "una Potenza che divide con lei la posizione di guardiano della porta dell'Adriatico. Quel paese, già in possesso di una efficace flottiglia di cacciatorpediniere, disporrà presto di una nave da battaglia di 1ª classe, e sta ora considerando un programma per sviluppare dopo di ciò la propria flotta. Con i suoi servizi militari controllati da istruttori britannici e francesi, non c'è molto dubbio su che parte pendano le simpatie degli ufficiali greci, e costoro negli anni recenti hanno provato la loro capacità di influenzare il potere legislativo nel loro paese" (9). Cacciatorpediniere e sommergibili greci, eventualmente assistiti dalla flottiglia inglese di Alessandria, potevano minacciare la stretta porta dell'Adriatico, neutralizzando così una parte delle forze navali italiane ed austriache. Su queste ultime, in più, si sarebbe prodotta "l'influenza deprimente che una forza ostile sulla linea di ritirata deve sempre esercitare su coloro che sentono le loro comunicazioni insicure". La

---

(8) In una tabella erano riportate le unità dislocate al momento nel Mediterraneo, per gli Italo-Austriaci ed i Francesi. Risultavano rispettivamente, 8 *dreadnoughts* per gli alleati ed 8 per la Francia; 13 contro 12, altre navi da battaglia; 10 contro 8, incrociatori; 44 contro 35, cacciatorpediniere; 20 contro 18, sommergibili. Ma la Francia aveva in costruzione 9 unità da battaglia contro 5 degli alleati triplicisti e poteva sempre contare sulle unità britanniche della *Mediterranean Fleet*. E ciò senza tener conto delle debolezze insite nelle coalizioni navali, che non avevano mai avuto molta fortuna nella storia.

(9) "Tuttavia in questo caso sembra possibile che l'opinione pubblica non avrebbe bisogno di essere molto influenzata e che le prospettive di una guerra di rivincita per quelle che sono considerate umiliazioni passate sarebbe ben accolta da tutte le classi della comunità". Si allude alle frizioni italo-austro-greche del 1913, che avevano visto una solidarietà triplicista contro ogni aspirazione proveniente da Atene.

flotta russa del mar Nero, a sua volta, avrebbe trattenuto la Turchia da intemperie e poco gradite avventure in Egeo (10).

In tale quadro, se era vero che la Francia avrebbe avuto nei primi giorni il trasferimento delle truppe dal Nordafrica, era pur vero che i problemi dell'Austria a trasferire il nucleo della sua flotta nel bacino occidentale sarebbero aumentati, anche in presenza di una volontà austriaca di sostenere l'alleata per mare (11). Nè migliori prospettive avrebbero avuto gli Italo-Austriaci se avessero pensato di far giocare a Malta il ruolo di Lissa nel 1866,

---

(10) Per la verità, sul complesso di queste affermazioni si sarebbe anche potuto discutere. In uno studio dell'Ammiragliato che si è già citato - *Remarks on Shipbuilding Policy for Greece*, preparato dal War Staff il 7 gennaio 1913, P.R.O., Admiralty, 116, 3493 - si apprezzava che la Grecia non potesse far nulla per proteggere i suoi interessi in alto mare contro l'Italia e l'Austria e nulla per difendersi ad un loro eventuale attacco. "Il piano d'operazioni di uno Stato potente che attacchi la Grecia in forze da basi marittime occidentali sarebbe abbastanza semplice nelle condizioni attuali. Il nemico dirigerebbe un corpo d'invasione diritto sul golfo di Corinto e lo sbarcherebbe sull'istmo per marciare su Atene dal retro via Eleusi, una distanza di solo 40 miglia con una buona strada. Al tempo stesso la flotta di scorta prenderebbe l'intero golfo di Corinto e taglierebbe la Grecia in due, forse distaccando una divisione intorno a capo Matapan per bloccare le operazioni nel Levante. Nè rischi, nè difficoltà di alcuna entità accompagnerebbero la condotta di una guerra secondo un simile piano al momento presente. Nè il rischio del nemico aumenterebbe in maniera apprezzabile con l'aggiunta alla flotta ellenica esistente di una o più navi da battaglia, che potrebbero essere facilmente schiacciate dalla squadra da battaglia del nemico dieci volte più forte". Se un efficiente stuolo di cacciatorpediniere e di sommergibili avesse pattugliato le coste occidentali greche, ciò avrebbe creato qualche difficoltà agli attaccanti, ma nei limiti della perdita del tempo che avrebbero dovuto impiegare per ricercare e distruggere il naviglio leggero che la marina greca avesse opposto. D'altra parte, era questo tutto ciò che la flotta ellenica poteva fare, avendo presenti anche le possibilità finanziarie del paese: "Con simili risorse è evidentemente futile tentar di entrare in una competizione navale con l'Austria o con l'Italia in tema di costruzioni di navi da battaglia".

In secondo luogo, non si può non ricordare che la flotta russa di cui si parlava nel rapporto Boyle, non esisteva. Lo si è visto già nel capitolo precedente. Per il momento, anzi, proprio la Turchia aveva incamminato presso i cantieri inglesi una commessa di due navi da battaglia. Infine, non va dimenticato che, dopo l'assassinio di Giorgio I, avvenuto a Salonico il 18 marzo 1913, era salito al trono di Grecia Costantino I, personaggio assai sensibile alle pressioni tedesche, in perenne contrasto col Primo ministro Venizelos, favorevole all'Intesa, che nel marzo 1915, sconfessato dal sovrano per avere accettato l'offerta britannica di partecipare all'azione contro i Dardanelli, fu costretto a dimettersi, per ritornare poi dopo la deposizione di Costantino I.

(11) "Che l'Austria abbia pensato a questa possibilità è evidenziato dal fatto che durante il dibattito sul voto per le nuove costruzioni navali che ha avuto luogo in questo mese, si insistette a sostegno del progetto di legge (sul concetto) che l'assistenza che l'Italia poteva aspettarsi di ricevere dall'Austria per mare era l'unica cosa per la quale valesse la pena per essa di rimanere nella Triplice alleanza. Fu anche dichiarato dal ministro che presentava il progetto di legge che l'Austria non stava costruendo contro l'Italia, ma piuttosto per essere in grado di aiutarla", anche se non era probabile che tale sforzo bastasse a rendere l'Italia sicura per mare.



perchè ciò avrebbe consentito alla flotta francese di condurre un'offensiva in forze verso est, non avendo più altri problemi alle spalle.

Le conclusioni erano negative per gli Italiani: "Se si tiene conto di tutte queste considerazioni, non si può dire che il futuro dell'Italia nel Mediterraneo è molto brillante, e se le necessità militari devono eventualmente dettare la politica estera del paese, parrebbe che nel vicino futuro l'Italia possa coltivare (l'amicizia) e comprendersi con le nazioni marittime, di cui essa è necessariamente una, anzichè prostrarre un'alleanza innaturale con le potenze militari la cui attenzione è occupata a nord, est ed ovest, e la cui capacità di aiutarla è limitata".

In breve, non occorre spendere altre parole per sottolineare quanto precaria, difficile e pericolosa rimanesse la posizione navale dell'Italia, anche dopo la seconda convenzione della Triplice. In una simile situazione, che pareva fatta apposta per dar corpo anche alle ombre (12), la marina italiana continuava a prepararsi, nei limiti delle proprie possibilità (13).

Ma i rischi erano seri. In una nota diretta alle forze pesanti della flotta, il capo di Stato Maggiore della marina francese scriveva, nell'inverno 1913-1914: "L'ideale sarebbe per noi incontrare all'inizio delle ostilità le forze italiane riunite e di scatenare una battaglia che, secondo ogni probabilità, ce ne sbarazzerebbe per il resto della guerra. Ma è poco probabile che l'Italia tenti una simile avventura, così che la nostra armata navale sarà costretta a ricercare la sua flotta per il combattimento.

È dunque della massima utilità che noi siamo informati della situazione delle navi italiane, del loro punto di concentramento e dei loro movimenti. In caso questo concentramento si effettuasse nel nord della penisola a La Spezia, le forze inglesi, sorvegliando l'uscita dell'Adriatico, dovrebbero informarsi dei movimenti della flotta austriaca, in particolare del suo

---

(12) Vedi, ad esempio, le vociferazioni circa presunte mire inglesi sulla Sicilia, in relazione alle quali il capo di Stato Maggiore della Marina scriveva il 27 febbraio 1914 al duca degli Abruzzi confermandogli che il piano anglo-francese nel Mediterraneo sembrava prevedere il contemporaneo investimento della Sardegna da parte francese e della Sicilia da parte britannica, per dividere le forze italiane ed impedire che attaccassero i convogli francesi provenienti dall'Algeria; in tale occasione veniva segnalato che gli Inglesi si muovevano - a quanto sembrava - per procacciarsi simpatie in Sicilia, specie nei ceti dei pescatori e dei marinai, in vista di una eventuale azione. Il duca degli Abruzzi rispondeva, fatte le debite indagini, il 20 aprile, riferendo il "generale convincimento degli informatori che ogni azione del genere sarebbe destinata a fallire per l'innata fiera di abitanti e per i loro sentimenti di italianità". Piuttosto era vero che vi era una certa tendenza ad investimenti di capitale britannico in Sicilia. AMR, 315, 11.

(13) Cfr TV d'Huart a ministro della Marina, 30 dicembre 1913, dove si parla dei lavori nelle basi ed è detto, tra l'altro, che i lavori di potenziamento di Napoli erano stati annullati per motivi finanziari, ma che vi si manteneva l'arsenale per non allarmare la popolazione. AMF, BB 7, 126 bis, R.

passaggio per Messina per venire a riunirsi con gli Italiani, se questa eventualità si producesse. Se al contrario la flotta italiana si concentrasse al sud, a Taranto, ciò che faciliterebbe la sua riunione con le navi austriache, l'insieme delle forze delle due nazioni (avversarie) presenterebbe una potenza contro la quale le forze inglesi non potrebbero lottare".

In tal caso, gli incrociatori britannici sfruttando la loro velocità avrebbero dovuto assicurare una costante sorveglianza del nemico, in contatto con la flotta francese, che si sarebbe spostata verso il bacino centrale del Mediterraneo, "teatro delle operazioni dovendo essere i mari che bagnano il sud dell'Italia, la Sicilia e le coste della Tunisia" (14).

Una strategia d'attacco fin dall'inizio di un eventuale conflitto, ove veramente fosse stata attuata dalle due grandi potenze marittime dell'Intesa, avrebbe gravemente compromesso ogni superstite speranza italiana di conseguire una superiorità temporanea per uno scontro fortunato nei primi giorni di guerra, quando si riteneva che le forze navali francesi sarebbero state condizionate nei loro movimenti dall'esigenza di proteggere i trasporti di truppe dall'Africa settentrionale. E la situazione geografica non aiutava, perchè o gli Italiani si muovevano incontro agli Austriaci per incontrarli alle soglie dell'Adriatico, e allora rischiavano di scontrarsi con gli Anglo-Francesi riuniti durante il lungo tragitto da compiere insieme agli Austriaci verso il bacino occidentale; o gli Italiani aspettavano i loro alleati nel Tirreno, ed allora sarebbero stati questi ultimi a correre gravi pericoli durante il trasferimento dall'Adriatico per via della squadra inglese di Malta. Inoltre, una volta passato il primo momento e traghettate le truppe del Nordafrica in Francia, una condotta navale anglo-francese diretta ad investire il Mezzogiorno non avrebbe potuto essere contrastata in valido modo dalle forze navali riunite della Triplice.

Erano vecchi problemi, sui quali si dibatteva da anni. E certamente i recenti accordi intervenuti all'interno dell'alleanza tra l'Italia ed i suoi soci rappresentavano un passo avanti. Ma una bilancia navale non si può cambiare rapidamente, e di ciò davano piena ed attendibile testimonianza i rapporti degli osservatori militari marittimi a Roma, su cui ci siamo soffermati. Anche i più allarmisti intravedevano solo nel tempo, a medio od a lungo termine, qualche prospettiva di modifica di una situazione gravemente penalizzante l'Italia. Si potevano escogitare - ed era stato fatto - soluzioni audaci al limite della temerità, ma l'inferiorità marittima dell'Italia e dei suoi alleati restava un dato, malgrado qualunque fantasiosa trovata di ingegneria strategica.

---

(14) Senza data, probabilmente della fine gennaio 1914. AMF, SS, ES, 10, fasc. Francia-Inghilterra.

La partita decisiva era stata giocata più sul piano politico che su quello militare. La politica navale tedesca e la questione marocchina avevano spinto la Gran Bretagna ad abbandonare la sua tradizionale posizione di indipendenza e ad assumere degli impegni, che pesavano su tutti i mari del mondo. Così, nel Mediterraneo, da un'inferiorità italiana di fronte alla Francia - attraverso un momento di squilibrio ancora più accentuato nel quale la marina italiana si era trovata potenzialmente sola contro la flotta francese e la squadra inglese di Malta - si era passati ad una inferiorità triplicista di fronte all'Intesa.

E questo restava vero anche se agli Inglesi dava fastidio il nuovo programma italiano che prevedeva la costruzione di 4 *super Dreadnoughts*, il quale avrebbe aumentato la potenza navale della Triplice nel Mediterraneo, rendendo così la posizione britannica in quel mare sempre più dipendente dalla Francia (15).

57. — È da rilevare, peraltro, che l'impostazione delle manovre navali italiane del 1914 scontava che la riunione tra le flotte italiana ed austriaca potesse avvenire ai danni della flotta francese e non prendeva in considerazione la variante britannica, come problema da affrontare e da risolvere nel corso delle manovre stesse. Il programma era stato preparato nella primavera ed avrebbe dovuto essere attuato durante l'autunno, dopo le gare di tiro delle artiglierie e di lancio dei siluri. Il partito Rosso (nazionale) avrebbe avuto una dislocazione iniziale a La Maddalena ed a Messina, mentre quello Azzurro (nemico) sarebbe partito dalla zona di Favignana-Trapani.

La situazione immaginata era la seguente: "Il partito Azzurro ha conseguito precedenti successi parziali, che hanno portato alla dislocazione accennata e gli conferiscono una notevole superiorità tattica sull'avversario. Per utilizzare questa situazione ai fini generali della guerra, il partito Azzurro ha fatto prendere il mare ad un convoglio di truppe (rappresentato dalla divisione Scuola Accademia Navale), il quale all'inizio delle manovre si trova a ponente della Sardegna, e deve approdare, dopo non oltre quattro giorni di navigazione, riunito o diviso, nei seguenti porti: Savona, Genova, La Spezia, Livorno; avvertendo che fino alla congiungente Ventimiglia-Punta Revellata (Corsica) il convoglio deve navigare riunito.

---

(15) Cfr MARDER, *From the Dreadnought to Scapa Flow*, I, cit., pp. 313-22, dove pure si parla delle polemiche tra "Megalomaniacs" ed "Economaniacs" circa le spese per la marina militare e dell'esigenza di riequilibrare, anche potenziando la squadra di Gibilterra, la presenza del *Goeben* in Mediterraneo.

Gli obiettivi dei due partiti erano così stabiliti:

— *partito Rosso*: catturare o distruggere il convoglio prima che giunga a destinazione. Conseguire il dominio del mare impegnando battaglia in circostanze favorevoli, od arrecando al nemico le maggiori perdite possibili col proprio naviglio silurante opportunamente impiegato. Proteggere il proprio litorale. Attaccare o semplicemente minacciare le coste avversarie, in quanto ritiene che tali azioni siano compatibili col conseguimento degli altri obiettivi, o possano facilitarli, o comunque giovare all'ulteriore svolgimento delle operazioni marittime o influire favorevolmente sulla decisione del conflitto.

— *partito Azzurro*: poichè caratteristica essenziale del tema è la lotta per il dominio del mare, il partito Azzurro ha naturalmente gli stessi obiettivi, ad eccezione del primo, che deve considerarsi invertito. Alla protezione del suo litorale dovrà specialmente provvedere coi sommergibili, che, all'uopo, gli saranno assegnati in numero abbastanza rilevante.

Al partito nazionale - Rosso - era assegnato il litorale delle secche di Vada fino a capo Spartivento; la Sardegna, eccetto l'Asinara; le isole minori, eccetto la Gorgona; tutta la Sicilia, a levante del meridiano di Isola delle Femine (poco a ponente di capo Gallo). Al partito nemico - Azzurro - era assegnato il litorale da Ventimiglia alle secche di Vada; l'isola dell'Asinara; la costa occidentale della Sicilia a ponente di capo San Vito e tutte le isole adiacenti. Il litorale jonico a nord di Spartivento era considerato neutrale: così pure la costa sicula nord e sud, fra i meridiani capo San Vito e Isola delle Femine, allo scopo di stabilire una discontinuità, sia pur piccola, fra i litorali degli avversari, come appunto avviene per la costa tunisina rispetto alla Sicilia.

A riguardo,... il tema considerava appunto lo svolgimento d'una fase della guerra marittima nel conflitto franco-italiano, col concorso della marina austriaca, rappresentata dal reparto dislocato a Messina. La costa occidentale di Sicilia, a ponente di capo San Vito, doveva rappresentare in misura ridotta la Tunisia; gli ancoraggi di Favignana-Trapani = la piazzaforte di Biserta; Spezia = Tolone; Livorno = Nizza; Genova = Marsiglia; Savona = Port Le Bouc; l'Isola di Gorgona = quella di Hyères; la rada della Reale nell'isola dell'Asinara = Ajaccio; il convoglio doveva rappresentare il trasporto di truppe dall'Algeria-Tunisia ai porti francesi del Mediterraneo" (16).

---

(16) Ufficio del capo di S.M. della Marina, *Relazione generale sull'opera svolta dal 1° aprile 1913 al 1° ottobre 1915*, Roma 1° ottobre 1915, AMR, 2391, 4, pp. 134-35.

Si potrebbe dire che una simile impostazione - completata da un secondo tema strategico da svolgere successivamente e "consistente nel tentativo di forzare il blocco effettuato da una forza navale dislocata nell'estuario (di La Maddalena), o quivi bloccato da un avversario preponderante" (17) - fosse destinata a dar corpo alle ombre che turbavano il comandante Farmon, addetto navale francese in Germania, il quale vedeva "l'Italia sentinella avanzata della Triplice alleanza nel Mediterraneo" essenzialmente contro la Francia (18). In realtà - per dirla col di San Giuliano - il governo di Roma mirava al *Mare liberum*, "nessuno avendo più il diritto di chiamare il Mediterraneo *Mare nostrum*, causa le correnti di interessi o di scambi che lo solcano, rendendolo come devono essere tutti i mari, un largo e fecondo campo di generale utilità, aperto alle energie economiche di tutti i popoli" (19).

Ma ad un simile pio desiderio si accompagnavano ben altri problemi concreti, che inesorabilmente segnavano il *trend* di lungo periodo della politica estera e della politica navale italiane. Anche se l'anticipato rinnovo del trattato della Triplice (firmato nel dicembre 1912 anziché nel luglio 1914) aveva dato apparentemente indicazioni di segno diverso, ribadite poi dagli accordi navali triplicisti, nessuno dei vecchi motivi di scontro era stato eliminato, tra l'Italia e l'Austria-Ungheria. Tra questi, specialissimo, il contrasto nell'area adriatica poteva anche essere accantonato per qualche momento, ma restava pur sempre - latente o manifesto - come elemento insanabile di contenzioso, con le sue implicazioni balcaniche, tra l'imperialismo asburgico e quello italiano.

Sappiamo che la politica marittima di Vienna mirava al Mediterraneo ed al controllo della sua porta d'accesso dall'Adriatico. L'obiettivo naturale, in questa logica, sarebbe stato Valona, ma l'Ammiragliato italiano non vi avrebbe mai consentito, essendo proprio Valona obiettivo preciso della politica navale italiana fin dal tempo della questione d'Oriente (20). Le aspirazioni di Roma erano alternative ed inconciliabili con quelle di Vienna sul canale d'Otranto, ed erano rafforzate dall'esigenza di accorciare la lunghissima frontiera marittima del paese. Ben lo avvertì la storiografia navalista austriaca: "Il primo ostacolo che la politica adriatica della monarchia danubiana trovava davanti a sé, era costituito dalla resistenza opposta

---

(17) *Ibidem*, p. 136.

(18) Tanto che, a quanto pareva, l'Italia intendeva abbandonare Taranto come punto di concentramento della flotta, per spostarla sulle basi occidentali di La Spezia e de La Maddalena. Per il rapporto del 24 gennaio 1914 al ministro della Marina, vedi ANDRÉ, cit., p. 253.

(19) Così il Bettolo nel discorso pronunciato a Portofino il 12 ottobre 1913, cfr BACCINI, cit., p. 152.

(20) Cfr GABRIELE e FRIZ, *La flotta come strumento*, ecc., cit., pp. 147-77.

dal regno unificato d'Italia. Anche nell'Italia, la quale stava espandendosi economicamente e soffriva pur'essa di un rapido incremento di popolazione, rigogliose energie ricercavano nuovi campi di attività... Così era fatale che le direttrici, lungo le quali si sviluppava l'espansione italiana, dovessero in ultima analisi attraversare quelle della monarchia danubiana. Ma l'Adriatico era geograficamente troppo ristretto per poter offrire alle due grandi Potenze, che ad esso si affacciavano, un campo di estensione sufficiente per il loro accrescimento economico e demografico... Le aspirazioni dell'Italia al possesso di Valona implicavano per la monarchia danubiana una minaccia, la quale non poteva essere scongiurata, nè per mezzo dei trattati relativi all'Albania, conclusi con il regno d'Italia (1897 e 1901), nè per mezzo della sua fiducia nella fedeltà dell'Italia alla Triplice, ma solo quando Valona fosse diventata un porto austro-ungarico" (21).

La situazione era complicata dal rafforzamento del movimento nazionale slavo, uscito più robusto e vitale dalle guerre balcaniche. Fino a quando la Turchia fosse stata capace di reggere, l'Austria-Ungheria poteva accettare lo *status quo* nei Balcani, ma non più nel momento in cui le popolazioni slave si attestavano ai confini meridionali dell'Impero. Vienna temeva l'attrazione che uno Stato nazionale forte, sostenuto dalla Russia, avrebbe potuto esercitare sui 6 milioni di sudditi slavi della monarchia danubiana. Nella penisola balcanica si profilava un pericolo che minacciava la stessa esistenza dell'Austria-Ungheria, il medesimo pericolo che motivava l'apparentemente irragionevole rifiuto di cedere all'Italia il Trentino: la monarchia danubiana non poteva accettare il principio della nazionalità, perchè ciò avrebbe segnato la fine dello Stato, la negazione della propria formula politica. Da qui la nuova politica aggressiva, che tendeva a sostituire con l'egemonia di Vienna l'antico dominio turco sugli slavi meridionali.

Ma ciò avrebbe modificato il precario equilibrio di compromessi che aveva caratterizzato per decenni i rapporti con l'Italia. Nè si poteva eliminare una tale prospettiva di contrasti con improbabili rinunce austriache a Valona per puntare su Salonicco: che senso aveva parlare di Salonicco, quando la flotta da guerra e le basi d'armamento e di traffico della marina mercantile asburgica si trovavano nell'Adriatico settentrionale? Si potrebbe dire che, anzi, proprio una simile eventualità esaltava l'importanza di Valona per l'Austria-Ungheria, e che di riflesso si facevano ancora più valide per l'Italia le ragioni di sostenere una politica di sbarramento all'imboccatura adriatica.

Quando il secondo conflitto balcanico portò la Serbia a confinare con il Montenegro, chiudendo così il corridoio che doveva permettere l'avanzata

---

(21) H. SOKOL, *La guerra marittima dell'Austria-Ungheria. 1914-1918*, Roma 1931, I, pp. 12-14.



austriaca a sud, il governo di Vienna meditò seriamente - nell'estate 1913 - un'azione militare in grande stile contro la Serbia, disposto ad accettare i rischi di un intervento russo e di una guerra europea. Alla luce di quanto accadde un anno dopo, l'episodio assume un particolare valore in ordine alla valutazione italiana degli obblighi derivanti dall'alleanza: "La guerra con la Serbia - dichiarò il governo di Roma - non avrebbe obbligato l'Italia all'intervento; sarebbe stata una guerra non giustificata e contraria al trattato di alleanza: *'l'Austria non era minacciata da nessun pericolo immediato: i pretesi eventuali pericoli, a cui il governo di Vienna voleva ovviare con la guerra, potevano essere prevenuti con mezzi diversi dalla guerra. Se sarà necessario'* - disse il di San Giuliano all'ambasciatore austriaco - *'vi prenderemo per la redingote, e vi obbligheremo a star fermi'*. Se nonostante le proteste del governo italiano, il governo di Vienna si lanciava nella guerra, il governo italiano sarebbe rimasto neutrale; e se la guerra alla Serbia avesse provocato l'intervento della Russia e la guerra europea, l'Italia non avrebbe riconosciuto in questa guerra il *casus foederis*" (22). Vale la pena ricordare una tale presa di posizione perchè nell'estate del 1914 sarebbe accaduto qualcosa di molto simile ed analogamente l'Italia avrebbe assunto un atteggiamento chiaro di disimpegno.

Occorre ricordare che nell'aprile 1913 uno studio dello Stato Maggiore della marina italiana, redatto in preparazione alle successive trattative navali con gli alleati, poneva in evidenza il fondo del problema: "... la nostra posizione marittima nel concerto della Triplice alleanza pecca gravemente per due ragioni: o per una grande lacuna nell'apprestamento navale nostro, o per un grande malinteso. La prima non si colma che rafforzando di urgenza la flotta, al secondo non si rimedia se non cambiando politica (23)... Ora, se il votarsi eroicamente a sicura disfatta può essere ammirevole quando si tratti di difendere il proprio territorio, la propria esistenza ed il proprio onore nazionale, bisogna pur ammettere che sarebbe assurdo quando si trattasse di sacrificare tutto soltanto per secondare la politica di un'altra Potenza contrariamente ai nostri propri interessi: quando cioè si trattasse di fare la guerra non voluta e non necessaria a noi, ma solo voluta e necessaria ad un'altra Potenza, per quanto alleata. E sebbene questo campo esorbiti ormai da quello navale e rientri integralmente in quello politico, non è possibile che la Marina se ne disinteressi del tutto. Infatti la politica di un paese è generalmente basata sugli apprestamenti militari e navali che esso è in grado di sostenere, o viceversa, specialmente nel caso di nazioni

(22) G. SALVEMINI, *La politica estera dell'Italia (1871-1915)*, Firenze 1950, p. 197.

(23) Poichè con l'*entente cordiale* la situazione era cambiata pesantemente in campo navale, se l'Austria avesse rifiutato il concorso della sua flotta nel bacino occidentale "una cosa è fuori dubbio: che chi ci va di mezzo è l'Italia".

assai ricche, detti apprestamenti sono consoni alla politica adottata. Sorge allora spontanea la domanda se, nel caso dell'Italia, sia la politica nostra che non è in armonia col nostro apparecchio militare marittimo, o se sia quest'ultimo discorde dalla politica nostra, ed incapace perciò di assumersi tutti quegli obblighi vitali e supremi di cui il paese, nella sua inconscia fiducia, ama di immaginare investita la propria potentissima Marina. La risposta a questa duplice questione può forse essere dubbia: ma quello che è certo, è che oggi la necessaria armonia tra forza sul mare e politica può apparire insufficiente, dacchè abbiamo potuto dimostrare che in caso di guerra noi saremmo irrimediabilmente schiacciati". Icastica era quindi la conclusione: "*O cambiare la Marina, mettendola in relazione alla politica; o cambiare la politica, mettendola in relazione alla Marina*" (24).

58. — La crisi dell'estate 1914 vide riprodursi in peggio, nei rapporti austro-italiani, talune condotte sgradevoli dell'anno prima. Il governo di Vienna spinse a fondo la propria azione aggressiva contro la Serbia senza consultare l'Italia (25), nel timore che questa chiedesse in compenso Valona. La tensione precipitò nella guerra, mentre in Italia governo ed opinione pubblica si orientavano verso la neutralità. Nella riunione del Consiglio dei ministri italiano del 1° agosto fu riconosciuto che "l'Italia non aveva nè l'obbligo, nè l'interesse di partecipare alla guerra; la Triplice era puramente difensiva; la guerra era stata provocata dall'Austria; l'Austria non aveva fatto nessuna previa comunicazione all'Italia; non si poteva pretendere che l'Italia sacrificasse il sangue e gli averi del suo popolo, e affrontasse i più gravi pericoli, data la sua lunga linea di coste, solamente per ottenere un risultato direttamente contrario ai suoi interessi, cioè un mutamento nello *status quo* balcanico a vantaggio materiale e morale dell'Austria-Ungheria" (26).

Era la neutralità, una decisione legittima che fu osservata con scrupolo.

Quando ancora la scelta dell'Italia non era stata ufficialmente definita, il 30 luglio, gli occidentali stabilirono che in Mediterraneo la prima priorità

(24) *Memoria n. 2* dell'Ufficio del capo di S.M. della Marina (aprile 1913), AMR, 295, 1, fasc. CN 4.

(25) Malgrado l'intervento compiuto dall'ambasciatore tedesco a Vienna, Tschirschy, il 2 luglio. Forse anche per questo "i giuristi del ministero degli Esteri germanico avevano opinato che non si era verificato per l'Italia il *casus foederis*", R. ROGARA, *L'Italia tra la neutralità e l'intervento nel 1914-15. Il dramma di due Ambasciatori italiani*, in *Il Risorgimento*, XVII, 1 (febbraio 1965), p. 33.

(26) SALVEMINI, *La politica estera dell'Italia*, cit., p. 237. Risultavano violati gli articoli I e VII del trattato: il I genericamente, perchè l'Austria non aveva consultato l'alleato italiano prima di avviare azioni irreparabili; il VII specificamente, perchè la politica di Vienna tendeva ad una modifica dello *status quo* nei Balcani.

sarebbe spettata al trasporto delle truppe dall'Algeria a Marsiglia (27). Questo orientamento - come sappiamo - ricalcava linee già previste dagli accordi navali stipulati tra Londra e Parigi.

Quanto all'importanza di tali accordi, includendo quelli scritti e quelli non scritti, è difficile esagerarla, dal momento che arrivavano in sé a prevedere la guerra. Può essere in proposito utile rievocare, con le stesse parole dell'addetto navale francese a Londra, taluni retroscena nei rapporti tra le due Marine. Quando l'Ammiragliato britannico aveva proposto di concentrare le sue forze nel mare del Nord e di affidare ai Francesi la direzione delle squadre occidentali nel Mediterraneo, "si poneva un'obiezione grave; io la presentai al principe Luigi di Battenberg (28) nel modo seguente: 'Che succederà se la Germania attacca la Francia in seguito ad un conflitto che non interessi direttamente l'Inghilterra? Non essendo questa ufficialmente nostra alleata, la sua opinione pubblica può opporsi a che intervenga. Non avendo più navi da guerra nella Manica, noi siamo esposti a tutte le iniziative della flotta tedesca, ivi compreso uno sbarco sulle coste della Normandia'. Il principe Luigi mi rispose che l'obiezione era stata prevista e discussa al Consiglio dei ministri, e che il Consiglio aveva espresso il parere che non si dovesse scambiare alcun testo scritto perchè, pensava, 'siamo circondati da spie tedesche'. 'Ma', aggiungeva il principe Luigi, 'potete fidarvi della parola di un ammiraglio inglese?' Io gli risposi che personalmente avrei dato piena fiducia alla sua parola, ma che non avevo titolo per impegnare il mio governo. Andai subito a Parigi per ricevere istruzioni dall'ammiraglio Le Bris e questi mi disse che potevamo fidarci della parola del principe Luigi. Tornai dunque a riferirgli questa risposta e il principe Luigi mi promise che in caso di conflitto tra la Francia e la Germania, la *Home Fleet* sarebbe stata immediatamente mobilitata e che se la squadra tedesca fosse uscita dai suoi porti, avrebbe trovato la *Home Fleet* tra essa stessa e le coste francesi... (29).

Il 30 giugno 1914 partii in congedo di un mese e andai in Savoia con la mia famiglia. Sopravvenne allora la tensione politica conseguente all'attentato di Sarajevo. Il 26 luglio telegrafai al capo di Stato Maggiore generale

---

(27) MARDER, *From Dreadnought to Scapa Flow*, vol. II (*The War Years: to the Eve of Jutland*), Londra 1965, p. 22. Le forze britanniche non dovevano impegnarsi con gruppi avversari più forti, salvo che in combinazione con i Francesi in caso di battaglia generale.

(28) Luigi Alessandro Mountbatten di Battenberg, marchese di Milford Haven, Primo Lord del Mare allo scoppio della guerra.

(29) Come noto, l'eccezione più importante al concentramento delle corazzate inglesi nelle acque metropolitane fu data dagli incrociatori da battaglia *Invincible* ed *Inflexible* che, su richiesta francese, "erano mantenuti nel Mediterraneo perchè i Tedeschi avevano in questo mare il *Goeben*, cui la flotta francese non aveva niente da opporre".

che ritenevo di dover ritornare al mio posto e che sarei passato l'indomani mattina al suo ufficio per ricevere le sue istruzioni. Mi ricevette effettivamente la mattina del 27 e gli chiesi se non pensava che fosse venuto il momento di ricordare al Primo Lord navale la sua promessa. Egli giudicò che il momento era davvero venuto. Ripartii subito per Londra e il 28 mattina ebbi un incontro con il principe Luigi di Battenberg. Subito fu dato ordine per telegrafo al comandante in capo della *Home Fleet* - che aveva appena terminato le grandi manovre per le quali le navi di riserva erano state mobilitate e che era rientrata nei suoi porti in vista di ricollocare queste unità in riserva e congedare gli equipaggi - di sospendere le licenze, mantenere in armamento le navi di riserva, fare il pieno di munizioni da combattimento e di combustibile a bordo di tutte le navi.

Il 30 luglio, infine, sir Edward Grey informò l'ambasciatore tedesco che in caso di guerra tra la Germania e la Francia, se la squadra tedesca fosse uscita dai suoi porti, sarebbe stata accompagnata dovunque dalla *Home Fleet* che si sarebbe opposta con la forza ad ogni tentativo contro le coste della Francia o le navi militari francesi.

Da tale decisione doveva inevitabilmente sortire la guerra tra la Germania e l'Inghilterra, ma la dichiarazione di guerra sarebbe stata senza dubbio un poco più tardiva di quel che non fu in seguito alla violazione della neutralità belga, perchè sarebbe stata provocata da una sortita della flotta tedesca diretta ad operare sulle nostre coste'' (30).

Tornando al Mediterraneo, la neutralità italiana si riflettè sulla dislocazione della flotta, concentrata nello Jonio per non dare motivi di sospetto nè agli Austriaci nè ai Francesi, le cui aree di interesse primario, ad est e ad ovest della penisola, venivano lasciate libere dalla marina italiana. Ma nemmeno la neutralità si presentava facile da gestire.

Nel marzo precedente era stata stipulata una nuova convenzione militare terrestre fra le Potenze della Triplice, in base alla quale gli Italiani si impegnavano di nuovo a mandare sul fronte del Reno, in caso di conflitto, un'armata composta da tre corpi d'armata di fanteria e da due divisioni di cavalleria. Era, sotto certi aspetti, la contropartita che l'Italia pagava ai suoi alleati in cambio dell'assistenza navale prevista dalla convenzione del 1913. Dopo Sarajevo, nelle critiche giornate di luglio, da parte italiana si avviarono verso la frontiera francese le forze disponibili, pur senza mobilitare. In attesa che alla tempesta scatenatasi nelle relazioni intraeuropee si delineasse uno sbocco, questa era pur sempre una precauzione leale, nel quadro dell'alleanza. Ma ben altre pretese aveva l'Austria, il cui ministro degli Esteri, conte Berchtold, riteneva che dovere dell'Italia fosse accordarsi

---

(30) Rapporto del conte di Saint Seine, ex addetto navale francese a Londra, allegato alla lettera del col. Guichard, da Poitiers 20 gennaio 1937, AMF, SS, ES, 10, fasc. Francia-Inghilterra.

con disciplina alle iniziative austriache, sotto la minaccia che altrimenti l'intero trattato sarebbe stato messo in discussione. Parve così logico, a Vienna, pretendere che la marina italiana impedisse agli Anglo-Francesi di entrare in Adriatico, malgrado la dichiarazione italiana di neutralità, almeno fino a quando la flotta austriaca non ne uscisse. Sarebbe stata, questa, una ben strana interpretazione dei doveri di un paese non impegnato nel conflitto, che sarebbe risultata favorevole solo agli Austriaci, i quali avevano bisogno di tempo per mettere a punto le proprie forze navali.

Inoltre, una simile iniziativa sarebbe risultata inutilmente provocatoria nei confronti dell'Intesa, con la quale pure non mancavano problemi. Il governo di Londra, alla dichiarazione italiana di neutralità, ne aveva informato, con un telegramma dell'Ammiragliato del 4 agosto, il comando inglese di Malta, ordinando che tale neutralità fosse rispettata "rigidamente" e che le navi da guerra inglesi non si avvicinassero a meno di 6 miglia dalle coste italiane: al rispetto di queste disposizioni si volle attribuire in buona parte il fiasco inglese nella caccia al *Goeben* e al *Breslau* <sup>(31)</sup>, con conseguenti lagnanze verso le autorità italiane.

E ancora, quando il 23 ottobre 1914 il governo russo offrì a quello di Roma di liberare i prigionieri austriaci di nazionalità italiana, riconoscendo così implicitamente il diritto dell'Italia alle terre natali di quei soldati, si dovette rifiutare per non compiere un atto che avrebbe potuto compromettere l'imparzialità della posizione assunta.

Intanto, scelta Taranto come base, la flotta italiana ricevette disposizione di muoversi entro i limiti del meridiano di S. Maria di Leuca ad est e delle coste orientali della Sicilia ad ovest. Si accelerava la preparazione del naviglio in cantiere e la costruzione delle difese marittime nei porti, mentre venivano richiamate in patria le navi lontane <sup>(32)</sup>. Il 28 agosto il duca degli Abruzzi <sup>(33)</sup> assunse il comando in capo delle Forze navali riunite, il cui nucleo era costituito dalla squadra da battaglia <sup>(34)</sup> ed iniziò un periodo di preparazione intensa con esercitazioni e tiri al bersaglio.

(31) MARDER, *From Dreadnought to Scapa Flow*, cit., II, pp. 24-5. Per tutta la vicenda cfr *ibidem*, pp. 20-41.

(32) Rimpatriarono così da Cuba la divisione Scuola Accademia Navale e il *Calabria* (agosto-settembre) e nel dicembre il *Marco Polo* fu richiamato dall'Estremo Oriente.

(33) Definito "young, vigorous, charming, and a fine officer, popular with the officers and men of the whole Fleet" dal MARDER, che riporta giudizi di solito non positivi nei confronti della marina italiana, in *From Dreadnought to Scapa Flow*, cit., II, p. 330.

(34) All'inizio la squadra da battaglia comprendeva 3 divisioni: la 1<sup>a</sup> (CA Corsi) composta dai tre *Dante*, dal *Bixio* e da 2 squadriglie di cacciatorpediniere; la 2<sup>a</sup> (CA Cutinelli) composta dai 4 *Elena*, dal *Quarto* e da una squadriglia cacciatorpediniere; la 4<sup>a</sup> (CA Cagni) composta dai 4 *Pisa*, dal *Marsala* e da una squadriglia cacciatorpediniere. Vi erano poi le divisioni aggregate (3<sup>a</sup> e 5<sup>a</sup>), con navi più antiche e altri reparti speciali. Varie modifiche nei comandi e nella distribuzione delle unità si ebbero prima della guerra in relazione alla rotazione degli incarichi ed all'approntamento di nuove navi.

Grande cura venne anche riservata alle siluranti, che il Bettolo aveva da anni indicato come il tipo di unità particolarmente utili in Adriatico <sup>(35)</sup>, ossia in un mare per il quale si incominciò a predisporre materiale e studi, accompagnati da ricognizioni ed esercitazioni, in ordine ad eventuali operazioni di sbarco e di bombardamento <sup>(36)</sup>.

Nell'intensificare la preparazione del proprio apparato militare e navale, l'Italia si atteneva a norme elementari di prudenza, dopo che nel generale conflitto armato essa era rimasta isolata. L'Intesa diffidava della politica italiana, avendo sempre presente che Roma, benchè neutrale, era legata ancora al patto della Triplice; i nominali alleati austro-ungarico e tedesco, poi, avevano assunto un atteggiamento che appariva sospetto agli Italiani, e non a torto, come dimostra la corrispondenza scambiata tra i due capi di Stato Maggiore degli imperi centrali <sup>(37)</sup>. In tale situazione, senza che reali, insuperabili contrasti dividessero l'Italia dalle Potenze dell'Intesa, le prime *avances* franco-inglesi dell'agosto 1914, relative all'offerta di Valona e del Trentino in cambio di un intervento italiano a fianco delle democrazie occidentali, non potevano non suscitare, insieme alla diffidenza,

---

(35) Così il 30 agosto 1914 l'ammiraglio Patris scriveva a proposito di 3 pontoni che avrebbero dovuto servire in Adriatico per operazioni dell'esercito contro le coste austriache, AMR, 323, 6. Vi era un tratto di queste coste, fra Trieste e la foce del Tagliamento, sul quale gli Austriaci temevano subito dopo lo scoppio della guerra uno sbarco anglo-francese - cfr rapporto del comandante dei carabinieri di Udine al comandante del Dipartimento marittimo di Venezia, 14 agosto 1914, AMR, 331, 2 - ed era lo stesso al quale il comandante del *Borea* si era interessato, concludendo, nel suo rapporto al capo di S.M. della Marina del 16 ottobre, che sarebbe convenuto impiegare imbarcazioni di pescaggio minimo con piccoli drappelli a bordo ed impiegare l'artiglieria di medio e di piccolo calibro dei cacciatorpediniere, AMR, 323, 6.

(36) Nella memoria del capo di S.M., Thaon di Revel, sulle coste istriane del 13 ottobre 1914 si può rintracciare un'analisi accurata del litorale austriaco, con la valutazione della convenienza, ove possibile, a sbarcarvi perchè di là sarebbe stato possibile conseguire importanti vantaggi strategici, ma con l'avvertenza che ciò sarebbe costato uno sforzo enorme. Tra l'altro, vi si avvertiva che "la popolazione solo a Zara è italiana, nelle campagne adiacenti è mista, a Sebenico ed al sud della Narenta è slava, nella parte più meridionale perfino serba", AMR, 323, 6. Inoltre la costa orientale dell'Adriatico sembrava un'area privilegiata dall'interesse dei servizi d'informazione della Marina - le cui disponibilità passarono dalle 50.000 lire del 1913 alle 100.000 del 1914 ed alle 200.000 del 1915 - i quali provvidero rapidamente ad aggiornare in 5 volumi la vecchia monografia del 1909 relativa all'Austria-Ungheria; anche "alcune linee sovvenzionate che (la società Puglia) esercitava in Adriatico furono mantenute allo scopo precipuo di poter seguire quanto accadeva sulle coste austriache", cfr *Relazione generale*, ecc., cit., AMR, 2391, 1, dalla quale si apprende anche che uno svantaggio dei servizi di informazione italiani era che, per motivi storici e di natura finanziaria, essi dovevano giovare di informatori meno socialmente elevati della concorrenza. Comunque, il flusso delle informazioni sulle fortificazioni della costa orientale adriatica e sulle dislocazioni delle unità navali austro-ungariche era intenso, cfr ad esempio, per il dicembre 1914, AMR, 331, 6.

(37) A parte le definizioni poco lusinghiere verso gli Italiani, "mascalzoni" e bestie ingorde, il pensiero di Moltke era che alla fine della guerra si sarebbero "fatti i conti con le pretese italiane", qualunque concessione si fosse stati costretti a fare in precedenza.



anche un certo interesse a Roma. E nel mese di settembre si ebbero i prodromi di quello che sarebbe diventato - attraverso lunghe trattative e ripetuti tentativi di chiarire i rapporti con gli imperi centrali - l'orientamento definitivo della politica estera italiana. Al settembre 1914, infatti, datano il primo schema di accordo politico redatto da parte italiana per prendere in considerazione l'ipotesi di un intervento a fianco dell'Intesa, ed il primo studio del capo di Stato Maggiore della Marina su eventuali operazioni di guerra in Adriatico contro l'Austria-Ungheria (38).

Questi, peraltro, conosceva già lo "Studio di preparazione militare marittima per un conflitto armato contro l'impero austro-ungarico", esplicitamente preparato dal Bettolo, anni prima, "per la parte che vi possono prendere le forze marittime nazionali" (39). Obiettivo dello scontro era, naturalmente, il dominio del mare, che secondo l'estensore avrebbe avuto ripercussioni importanti anche sull'andamento delle operazioni terrestri. Era ritenuto probabile che la flotta austriaca sarebbe rimasta "in potenza", sfruttando il vantaggio offertogli dalle sue coste frastagliate e coperte: occorreva quindi provocarla ad esporsi con opportune azioni diversive. Queste avrebbero potuto consistere nell'occupazione di Lesina e di Curzola e nel blocco dell'Adriatico sulla linea Otranto-Valona (40). Da una tale situazione, assicurate le necessarie difese alla costa nazionale (41), si potevano prendere le mosse per un'azione in grande stile, una volta conseguito il dominio del mare: uno sbarco da effettuarsi, d'intesa con la Serbia ed il Montenegro, sulla costa tra Antivari e Spizza per "gettarvi un poderoso corpo d'invasione", capace di alimentare contro l'Austria "una resistenza a tutta prova" col favore delle popolazioni balcaniche stesse. "Le nostre forze navali, padrone del mare, verrebbero quindi chiamate a disimpegnare un servizio logistico, nel quale Brindisi sarebbe la base di origine ed Antivari lo scalo naturale" (42).

---

(38) C. MANFRONI, *Storia della Marina italiana durante la guerra mondiale 1914-1918*, Bologna 1925, pp. 30-31; M. TOSCANO, *Il patto di Londra*, Bologna 1934, pp. 39-53; ALMAGIÀ e ZOLI, *La Marina italiana nella grande guerra*, vol. I, cit., pp. 343-44.

(39) In AMR, 296, 1.

(40) Eventuali bombardamenti sulle coste dalmate avrebbero avuto ben scarsa efficacia. Una simile azione poteva risultare più utile, se mai, nella zona di Monfalcone, dove, peraltro, si sarebbero andati a colpire "gravi interessi di una popolazione essenzialmente italiana", anche se ciò sarebbe stato giustificato da motivi bellici.

(41) Occorreva, da un lato, assicurare la difesa di Venezia, e, dall'altro, coprire la costa orientale italiana - come si è già detto - lungo la quale passava la ferrovia che doveva essere utilizzata per trasportare verso il fronte le forze mobilitate. Il numero dei treni che dovevano transitare lungo il tratto più esposto fu così ridotto a 30 nel piano di mobilitazione.

(42) Lo studio, letto dal Thaon di Revel il 26 marzo 1913, in AMR, 296, 1.

Nel settembre, mentre in Mediterraneo le prime vicende della guerra navale avevano visto gli esiti non sempre felici delle iniziative occidentali (43), la prospettiva di una guerra nell'Adriatico fu affrontata con la dovuta attenzione - "per la grande sproporzione di capacità difensiva e strategica fra le due sponde adriatiche" - tenendo conto della situazione geografica che vedeva gli austro-ungarici in grande vantaggio, sia per la posizione di Pola che per le difese naturali offerte alla sponda dalmata dagli arcipelaghi. Ancona fu dichiarata città aperta il 14 dicembre come già era stato fatto per Genova fin dal 6 agosto, subito dopo lo scoppio delle ostilità.

Il piano d'operazioni teneva conto dei suggerimenti dei precedenti studi, e in particolare di quello che abbiamo appena richiamato del Bettolo. Dopo aver infatti indicato l'utilità del blocco militare e commerciale "per indurre il nemico ad impegnarsi lontano dalle sue basi", si esaminavano le possibilità di occupazioni territoriali sul litorale orientale - in quel tempo i Montenegrini, sostenuti dai Francesi, tentavano dal Lovcen l'attacco di Cattaro - e sulle isole. In proposito le conclusioni erano assai simili a quelle del Bettolo: "... l'operazione diversiva che meglio si presterebbe ai fini della guerra sarebbe la minaccia di sbarco sulla spiaggia fra Spitza e Antivari, da rendere effettiva quando la fortuna ci arridesse sul mare. Una spedizione di simil genere... eserciterebbe certamente una grande influenza sulla risoluzione del conflitto... Antivari in nostro possesso diverrebbe lo scalo al quale affluirebbero dall'Italia quei soccorsi... senza dei quali potrebbe fallire lo spirito di resistenza e di aggressione accanito che non dovrebbe venire

---

(43) La flotta francese, entrata baldanzosamente in Adriatico all'inizio della guerra, fu poi convinta da diverse disavventure a ritirare sempre più a sud la propria linea di blocco ed a limitare anche i rifornimenti ai suoi alleati balcanici a due convogli al mese per Antivari. Il solo reale successo consistette nell'affondamento del piccolo e vecchio incrociatore austro-ungarico *Zenta* (16 agosto 1914), largamente bilanciato a favore della flotta asburgica dall'affondamento del sommergibile *Curie* (20 dicembre 1914) - prontamente recuperato ed utilizzato dalla marina asburgica con il nuovo nome di *U 14* - dal siluramento della corazzata *Jean Bart*, nave ammiraglia della flotta francese il successivo 21, dalla perdita del cacciatorpediniere *Dague*, finito su una mina, e poi dell'incrociatore *Léon Gambetta* (27 aprile 1915). Come scriveva il comandante supremo austriaco, ammiraglio Antonio Haus, la flotta francese "si è alla fine dislocata a una tale distanza dalle nostre basi navali, che essa, all'atto pratico, risulta quasi irraggiungibile da noi e si limita ad assolvere il compito principale di impedire la nostra evasione dall'Adriatico e di assicurare così nella forma più completa il traffico delle navi dell'Intesa nel Mediterraneo, mentre la nostra navigazione mercantile in Adriatico è praticamente del tutto indisturbata". Cfr A. THOMAZI, *La guerre navale dans l'Adriatique*, Parigi 1925, pp. 35-79; A. LAURENS, *Précis d'histoire de la guerre navale 1914-1918*, Parigi 1929, pp. 30-31 e 93-94; SOKOL, cit., I, pp. 74-156; MANFRONI, *Storia della Marina italiana durante la guerra mondiale 1914-1918*, cit., pp. 17-23; ID., *I nostri alleati navali*, Milano 1927, pp. 13-20; V.E. BRAVETTA, *La grande guerra sul mare*, Milano 1925, pp. 163-68; ALMAGIÀ e ZOLI, cit., I, pp. 252-53 e 300-03; G. PO, *Il grande ammiraglio Paolo Thaon di Revel*, Torino 1936, pp. 71-73; ecc..

meno da parte dei Serbi e dei Montenegrini contro l'Austria. La Marina sarebbe allora chiamata a disimpegnare e proteggere questo compito logistico che... da Brindisi farebbe capo ad Antivari e forse a Cattaro".

Per quanto riguardava la collaborazione con l'esercito, questo aveva richiesto il sostegno navale per l'ala marciante lungo la costa oltre il Tagliamento e l'Isonzo. A tale compito dovevano essere destinate unità antiquate, costituite in apposita divisione leggera, con l'appoggio di "qualche nave antiquata di maggiore potenza, ad esempio la *Sardegna*", la cui eventuale perdita non intaccasse la potenza della flotta (44).

Ciò delineava quindi per l'Italia l'esigenza di prendere in considerazione due zone diverse d'interesse primario, quella dell'estrema area settentrionale dell'Adriatico per le operazioni coordinate con l'esercito e quella dell'Adriatico meridionale tra le bocche di Cattaro ed il canale d'Otranto per le operazioni di blocco strategico. Alle due zone dovevano corrispondere due forze navali indipendenti, calibrate per le diverse esigenze dei rispettivi teatri operativi, tra i quali si collocava in evidente posizione di vantaggio strategico, nell'ambito del bacino, la principale base navale del nemico (45).

La guerra intanto procedeva. Sui mari, tra novembre e dicembre la marina inglese, dopo la sconfitta di Coronel, aveva saldato il conto alle Falkland, mentre l'Adriatico, mano a mano che il tempo passava, andava sempre più meritando la definizione di "nido di vespe", che gli alleati occidentali gli avevano dato. La neutralità italiana continuava, ma i Francesi avevano ormai portato via quasi tutte le truppe e le artiglierie dalla Corsica e dal Nizzardo per trasferirle sul fronte tedesco (46), con buona pace dell'ambasciatore turco a Roma, che aveva segnalato al suo collega britannico, come "aspirazioni nazionali" italiane, Nizza e la Savoia (47). In realtà, come il presidente del Consiglio Salandra dichiarava davanti alla Camera e al Senato ai primi di dicembre, la neutralità, anche se liberamente dichiarata e lealmente osservata, non era in sé una garanzia sufficiente di fronte ai pericoli molto gravi scatenati dal conflitto in atto. La prima preoccupazione doveva consistere nell'assicurare al paese la più completa

---

(44) "Il sostenere dal mare un corpo di truppe lungo il litorale del golfo di Trieste, mentre a Pola è ancora in potenza il più forte nucleo della flotta nemica è compito difficile, arduo e di esito molto incerto;... Simile pericolosa operazione dovrà in qualsiasi caso essere eseguita da navi, quali le sopra indicate, la cui perdita non influirà minimamente sulla potenza dell'armata da battaglia, la quale invece dovrà essere conservata intatta... pronta ad affrontare l'avversario quando uscisse da Pola".

(45) ALMAGIÀ e ZOLI, cit., I, pp.311-23.

(46) Vedi rapporto dell'addetto navale italiano a Parigi del 3 dicembre 1914, AMR, 331, 6.

(47) Meritandosi dal collega britannico il seguente commento: "*I believe Naby Bey to be not devoid of humour*", Rodd a Grey, da Roma, 4 dicembre 1914, P.R.O., CAB., 37, 122.

preparazione delle forze di terra e di mare: soltanto così sarebbe stato possibile salvaguardare gli interessi vitali e soddisfare le legittime aspirazioni della nazione italiana (48).

59. — In questo scorcio dell'anno il problema albanese si avviava finalmente alla soluzione. Gli esordi del principe di Wied, posto dalle Potenze centrali sul trono di Albania soprattutto per le pressioni della regina Elisabetta di Romania di cui era nipote e per la garanzia che dava di restare devoto alla Germania e all'Austria, erano apparsi subito molto agitati a causa della ribellione delle tribù musulmane non disposte a tollerare un monarca cristiano: poco più di un mese dopo l'arrivo di Guglielmo, gli insorti si erano già spinti fin nei pressi della capitale provvisoria, Durazzo, tanto da indurre il principe a ricorrere, per protezione, alla marina italiana a Valona (49). Il nuovo re, credendo di poter risolvere così tutte le difficoltà, faceva anche arrestare Essad Pascià, ritenuto capo dei rivoltosi (50), che venne imbarcato sulla nave austriaca *Szigetwar*. Intanto l'ordine in città fu affidato alle forze da sbarco italo-austriache, al comando alternativo, un giorno per uno, di ufficiali delle due nazioni. La minaccia degli insorti parve poi attenuarsi, perchè essi non si ritenevano abbastanza in forze per osare assalire la capitale difesa, oltre che dalle truppe mercenarie arruolate in

---

(48) Il deputato De Felice gridò: "Viva Trento e Trieste italiane!", riscuotendo gli applausi dell'estrema sinistra. Per tutto quanto precede vedi anche M. GABRIELE, *La politica navale italiana alla vigilia del primo conflitto mondiale*, in *Rivista Marittima*, maggio 1965, pp. 15-32.

(49) Cfr rapporto in data 19 maggio del contramm. E. Trifari, ispettore delle siluranti, al ministero: "Giungendo ieri sera a Valona verso le ore 17 mi pervenne il seguente telegramma dell'incaricato di affari di Durazzo: 'Per desiderio espresso dal Principe pregola tornare immediatamente Durazzo con le tre squadriglie torpediniere. Insorti marciano su Durazzo'. Gli ho fatto rispondere dal console di Valona... che sarei ripartito al più presto; ho immediatamente provveduto al rifornimento di acqua e nafta delle siluranti... Alle ore 3,30 di stamane, al giungere della *Pisani* a Durazzo, il comandante della nave da guerra austriaca *Szigetwar* assieme al comandante della *Misurata* sono venuti a informarmi che si temeva da un momento all'altro l'arrivo degli insorti, che si trovavano a 4 Km. dal paese di Bazar Siak che dista da Durazzo Km. 10... Verso le 4 si sono uditi da bordo diversi colpi di cannone, ad intervallo, e mentre i due comandanti, a tale allarme, tornavano al loro bordo, ho disposto che fosse approntata la compagnia da sbarco della *Pisani*..." (*L'attività della R. Marina della guerra libica a quella italo-austriaca*, a cura dell'Ufficio storico della R. Marina, edizione riservata agli ufficiali, Roma, 1931, p. 102). Si vedano anche i rapporti del ministro a Durazzo, Aliotti, in D.D.I., serie IV, vol. XII, n° 178 e 392 e serie V, vol. I, n. 238; come pure le sollecitazioni dell'ambasciatore a Londra, Imperiali, *ibidem*, n. 389 e 486.

(50) Generale turco che l'anno precedente sembrava aspirasse al trono di Albania, ma che in seguito (21 febbraio 1914) era stato a capo della delegazione di notabili albanesi recatasi in Germania ad offrire la corona al principe di Wied. Quanto a quest'ultimo, il suo comportamento durante il brevissimo regno non sembra giustificare l'epiteto di "semi deficiente", di cui lo gratifica il Salvemini, cit., p. 399.

fretta dal Wied, anche da marinai e bastimenti da guerra europei: ma verso la fine di maggio, avendo i rivoltosi sgominato gli armati spediti contro di loro dal governo di Durazzo ed avvicinandosi in atteggiamento minaccioso con l'evidente proposito di dare l'assalto alla città e al palazzo reale, tutta la corte si rifugiò precipitosamente sulla nave italiana *Misurata*, mentre altri numerosi profughi gremirono l'*Iride* e il *Vettor Pisani*, oltre che le navi austriache *Szigetwar* e *Admiral Spaun*. Seguirono lunghe e vane trattative con una commissione degli insorti e un periodo di relativa quiete, durante il quale però i ribelli estesero il loro controllo ad altri centri dell'interno.

Il 6 giugno scoppiò un grave incidente, in seguito all'arbitrario arresto, eseguito dalla gendarmeria locale comandata da ufficiali olandesi, del colonnello italiano Muricchio: incidente che venne risolto per l'azione energica e concorde dei rappresentanti diplomatici italiani e dei comandanti delle unità della Marina.

Si andò avanti così, tra scaramucce con i rivoltosi e tentativi di intavolare trattative per un accordo, fino al fatale 28 giugno in cui a Sarajevo scoppiava la scintilla destinata a dare fuoco all'Europa e al mondo (51). A Durazzo sulle prime non accadde nulla. La tragedia, che aveva allarmato tutte le capitali d'Europa, non ebbe un'immediata ripercussione negli ambienti navali austriaci e le navi da guerra dell'impero sulle coste albanesi continuarono a collaborare con quelle italiane e con quelle di altre nazioni sopraggiunte nel frattempo. Ma il solenne trasporto delle salme della coppia degli eredi al trono di Vienna, che la flotta imperiale effettuò in quei giorni, seppelliva anche le superstiti speranze del principe di Wied: il quale, disperando ormai di poter sopraffare i ribelli o accordarsi con loro, non vide altre possibilità se non quella di rivolgersi alle Potenze. Queste avevano allora ben altro da pensare che non al principe di Wied e si limitarono a trasmettere a lui molti consigli e ai comandanti superiori navali l'ordine di garantire l'incolumità della famiglia reale albanese.

Intanto anche la situazione nell'Albania meridionale si andava complicando: i Greci avevano attaccato, occupando Coritza, mentre al nord i

---

(51) L'ispettorato siluranti ne dava notizie nel rapporto del 29 giugno: "Ieri sera verso le 17 fu intercettato dalla stazione R.T. della *Pisani* il telegramma da Vienna diretto al governo albanese contenente le prime notizie dell'attentato contro l'Arciduca Max Ferdinando e la Duchessa Sofia; immediatamente fu inviato un tenente di vascello di comandata a darne il triste annuncio all'ammiraglio austriaco. Nella notte sono stati intercettati altri telegrammi recanti i particolari dell'attentato e l'annuncio della morte degli Arciduchi... Alle ore 10 mi sono recato sulla nave *Sankt Georg* ad esprimere all'ammiraglio Seidensacher la viva parte che la marina italiana prende al gravissimo lutto che colpisce la Nazione austriaca... Uniformandomi alle altre navi europee presenti ho disposto che le navi dipendenti tengano alzata a metà albero la bandiera austriaca per indicare che il lutto si riferisce a questa Nazione".

Serbi cercavano di approfittare dell'occasione ed avanzavano verso Elbassan.

A fine luglio cominciarono a partire le navi europee e apparve manifesto il disinteresse delle Potenze circa la sorte del re Guglielmo. Anche per l'Italia si rivelò fallito il tentativo di svolgere un'azione in accordo con l'Austria, la cui influenza in Albania cessò con il 3 agosto. L'Italia ebbe mano libera, ma per il momento non poté che mettere in salvo la famiglia reale: l'imbarco sulla *Misurata* avvenne il 3 settembre e lo stesso giorno la nave salpò per Venezia, mentre gli insorti occupavano Valona: a Durazzo sarebbero entrati il 5.

Dopo la dichiarazione di neutralità dell'Italia, i concetti operativi della Marina apparvero profondamente mutati e cambiarono in conseguenza le direttive che il ministero doveva impartire. Essendo evidente che l'impiego della flotta sarebbe avvenuto, qualora terminasse la neutralità, unicamente nell'Adriatico, dove peraltro non esisteva la possibilità di un concentramento immediato delle unità, sia per motivi politici - opportunità di non svelare prematuramente le nostre intenzioni - sia per ragioni tecniche e cioè per la scarsità di basi adatte, parve opportuno, come si è detto, scegliere Taranto quale luogo di riunione principale della flotta: e si diede alle forze navali, riunite in un complesso unico (armata navale) un unico capo nella persona del duca degli Abruzzi. È in questo quadro generale che bisognò affrontare con decisione il problema di Valona. Ormai non era tanto un problema derivante dalla necessità per l'Italia di occupare basi sulla sponda opposta dello Jonio, quanto dal pericolo che Valona avrebbe rappresentato se fosse caduta in mano di nostri eventuali avversari. La chiusura dell'Adriatico sulla linea Otranto-Valona era indispensabile per qualsiasi evenienza: non soltanto per l'eventualità di una guerra contro l'Austria, perchè questa avrebbe potuto avere accesso all'aperto Mediterraneo e la possibilità di nuocere alle nostre coste anche fuori dell'Adriatico; ma persino per l'eventualità meno probabile di una guerra contro altra Potenza mediterranea, la cui flotta avrebbe potuto entrare nell'Adriatico per assalirci anche da quel lato.

C'era la possibilità di ottenere lo scopo anche senza occupare immediatamente Valona: bastava prendere possesso dell'isola di Saseno che ne controlla la rada e fortificarla, evitando così lunghe e costose operazioni militari: ma naturalmente, se questo ripiego avrebbe potuto impedire ad altri di installarsi a Valona, esso non avrebbe permesso nemmeno alla nostra Marina di servirsene quale base navale.

Al momento sull'Albania, dopo la partenza di Guglielmo di Wied, puntavano le aspirazioni di diversi Stati: l'Austria, pur essendo impegnata in ben altre preoccupazioni, non aveva dismesso le sue speranze sulla costa albanese; la Turchia, ormai completamente dalla parte degli imperi centrali,



poteva sperare di riprendere il controllo del paese attraverso la popolazione musulmana, o direttamente, o per mezzo di un re turco (52); i Serbi guardavano all'Albania per soddisfare l'aspirazione ad arrivare al mare; e i Greci premevano dal sud, con le loro rivendicazioni di un Epiro ingrandito ed ellenizzato.

Il comandante dell'*Agordat* teneva al corrente della situazione i comandi in Italia con rapporti pressochè quotidiani (53); gli S.M. della Marina e dell'Esercito preparavano piani per risolvere al più presto la questione (54); il governo predisponendo l'azione diplomatica. Il governo greco fu pronto ad assicurare di non avere alcuna mira sull'Albania settentrionale: anzi Venizelos, dichiarando di non poter prevenire le mosse future delle bande epirote, incitava apertamente l'Italia ad occupare al più presto Valona. Benchè con minore entusiasmo, davano il loro consenso anche Berlino e Vienna, mentre le Potenze dell'Intesa apparivano totalmente favorevoli (55). Il 25 ottobre l'amm. Patris, comandante della divisione speciale appositamente creata per operare sulle coste albanesi, salpava da Brindisi.

---

(52) Prima di Guglielmo di Wied erano stati più o meno ufficialmente candidati il principe turco Fuad, i Pascià Essad e Izzet; ora la Turchia indicava un nuovo aspirante nella persona di un membro della dinastia Osmanli, il principe Buran Eddin, figlio del deposedo sultano rosso, Abdul Hamid, alla cui memoria gli albanesi erano particolarmente attaccati.

(53) V. *L'attività, ecc.*, cit. pp. 143 e segg..

(54) Il 1° ottobre 1914 l'amm. Thaon di Revel, capo di S.M. della Marina, scriveva al ministero: "La presa di possesso di Valona da parte dei Greci potrebbe essere impedita dal mare mediante navi da guerra preferibilmente di moderata pescagione... basterebbero tre o quattro navi che proporrei fossero *Piemonte, Calabria, Etna ed Etruria*. ...L'occupazione e l'armamento di Saseno con artiglierie navali di medio calibro sarebbe comunque opportuna per la protezione dell'ancoraggio e per la stazione di segnalazione; quest'isola però non avendo risorse proprie dovrebbe costantemente attingerle dal mare". L'amm. Revel accennava anche all'impiego di truppe terrestri, ma con effettivi limitati, d'accordo così con il gen. Cadorna, capo di S.M. dell'Esercito, che aveva espresso la sua opinione al presidente Salandra in questi termini: "Il partito più opportuno sembra essere quello di mandare una divisione di navi vecchie a prendere possesso di Saseno e del golfo di Valona, sbarcando a Valona tre o quattro compagnie da sbarco, le quali, sotto la protezione delle navi, affermerebbero il nostro possesso. Si organizzerebbero intanto le bande con le popolazioni a noi favorevoli. In seguito, se le circostanze consigliassero di inviare qualche reparto di truppa e ciò si potesse fare senza pericolo, lo si potrà fare. Ma intanto sbarcando come amici degli abitanti, parmi miglior partito sbarcare con poca gente. E non ci priviamo di forze che, per quanto scarse, sono molto utili in Italia". (ALMAGIÀ G. e ZOLI A.: *La Marina italiana nella grande guerra*, cit., pp. 217-219).

(55) E con ragione, in quanto la mano libera all'Italia su Valona era una mossa assai valida per staccarci sempre più dagli imperi centrali, come giustamente osserva anche l'ANDRÉ (cit., p. 308): "In realtà, ciò che più sembra colpire la diplomazia francese è l'aggravarsi della tensione italo-austriaca in seguito al problema albanese" e al trattamento delle minoranze italiane nell'impero austro-ungarico: "Ciò fa perdere di credibilità alla tanto paventata azione della Triplice nel Mediterraneo".

La situazione locale, intanto, appariva sempre più confusa<sup>(56)</sup>. Fu perciò iniziato un servizio di crociera lungo tutto il litorale per impedire il contrabbando d'armi e per rintuzzare ogni tentativo di sbarco da parte di formazioni armate. Il 28 ottobre giunsero contemporaneamente due notizie: che la Turchia si era decisa ad entrare in guerra al fianco delle Potenze centrali, e che i Greci erano sbarcati a Santi Quaranta, di fronte a Corfù, occupando quella località. L'indomani, l'amm. Patris ricevette istruzioni di sbarcare apertamente la missione sanitaria che aveva a bordo e nello stesso tempo di prendere possesso di Saseno<sup>(57)</sup>. Le unità della divisione speciale eseguirono l'ordine immediatamente, senza che si verificasse alcun incidente.

Essendo al momento l'Italia l'unica fra le Potenze neutrali in grado di vegliare al mantenimento dell'integrità dell'Albania e di impedire un ristabilimento aperto o larvato della sovranità turca, auspicato da larghi strati della popolazione, le coste albanesi divenivano di fatto il campo della nostra sfera di azione, anche se l'occupazione territoriale vera e propria era limitata al solo isolotto di Saseno. Quando poi al di San Giuliano, morto il 16 ottobre,

---

(56) In un rapporto di quei giorni il CC Ponza di San Martino così riferiva: "Partito il principe di Wied fu dapprima instaurato a Durazzo un governo provvisorio il cui capo era Mustafà Androki, che sembra aver stretto e continuato a mantenere ancora segrete intelligenze col governo austriaco, il quale dopo il naufragio dei propri piani basati sull'appoggio dei cosiddetti nazionalisti e dell'elemento cattolico del Nord ha completamente mutato di indirizzo politico ed ora tenta in ogni modo, con lusinghe e denaro, di accaparrarsi l'elemento musulmano.... Le popolazioni più numerose e fanatiche dell'interno, non immemori dei successi ottenuti e delle speciali concessioni largite dal sultano Abdul Hamid, obbediscono ciecamente al Mufti di Tirana Mussa Kiasim, persona intollerante e convinto sostenitore della causa giovane turca. Ad Essad Pascià, reduce dall'immeritato esilio, assetato di vendetta, occorre, per riconquistare il potere perduto, una forza su cui appoggiarsi, e questa forza trovò negli armati numerosi di cui dispone il Mufti di Tirana: ma per ottenere il comando fu obbligato ad accettare le condizioni che gli si imponevano e cioè: 1) adozione della bandiera turca; 2) preparazione per l'avvento di Buran Eddin, figlio del sultano Abdul Hamid, a cui questi albanesi sono particolarmente riconoscenti... Così, avendo (*Essad Pascià*) saputo che sarebbe giunta a Durazzo una commissione inviata da Costantinopoli per prendere accordi sull'avvento al trono del principe Buran Eddin, segretamente ne informò la nostra legazione... Ieri mattina coi giornali italiani giunti... e per viva voce dei pochi passeggeri arrivati, si sparse la voce in città che truppe italiane erano in procinto di occupare Valona: il fermento in città fu subito grandissimo... ove avvenisse la conferma delle voci corse sulla nostra occupazione, è assai facile che avverrebbero gravi disordini e che assai pericolosa potrebbe essere la situazione della R. Legazione della colonia italiana. Ciò perchè un governo responsabile non esiste effettivamente, i capi che guidano il movimento sono alla loro volta schiavi dei gregari, e l'anonimo impera...", AMR, 315, fasc. 6 e 8.

(57) Ministro della Marina ad amm. Patris, 30 ottobre 1914: "Sbarco missione sanitaria avvenga palesamente e se occorresse anche con protezione forze da sbarco. Occupi isola Saseno inalberandovi bandiera e sistemandovi artiglieria a difesa" (ALMAGIÀ e ZOLI, cit., pp. 227-228).

succedette alla Consulta, il 5 novembre, Sidney Sonnino, il quale aveva sempre propugnato un'azione decisa in Albania (58), fu lasciata all'amm. Patris piena libertà di scegliere il momento più opportuno per prendere possesso di Valona, appena le circostanze gli fossero sembrate favorevoli. Pertanto il 25 dicembre, essendosi verificati nella città ulteriori disordini ed avendo il console italiano richiesto alla flotta di intervenire per ristabilire l'ordine, fu messo a terra il battaglione marinai appositamente costituito per lo sbarco e pronto a bordo dell'*Etna*, il quale occupò finalmente Valona senza incontrar resistenza.

Non tutti erano d'accordo sulla convenienza militare della presa di possesso di questo caposaldo che assicurava il controllo del canale d'Otranto: tuttavia gli avvenimenti posteriori dovevano dar ragione a chi l'aveva sostenuta. Giunti dopo appena tre giorni i primi reparti dell'esercito, questi prestarono servizio a fianco dei reparti della Marina finchè, notevolmente rafforzati dal continuo afflusso dei rincalzi, costituirono un forte campo trincerato, i cui effettivi superarono in seguito i 100.000 uomini. Così Valona divenne, con Salonico, uno dei due caposaldi del fronte balcanico, destinato a contenere la spinta verso sud delle armate austro-tedesche.

60. — Pochi giorni dopo, il capo di Stato Maggiore della Marina riesaminò i criteri del settembre 1914 per la condotta delle operazioni in Adriatico. In tale studio - del 5 gennaio 1915 - si prendeva atto delle nuove prospettive aperte dall'impiego dei sommergibili e delle mine e si rilevava che la flotta austriaca avrebbe avuto verosimilmente ogni convenienza a mantenersi coperta a Pola per uscire solo in seguito ad azioni diversive "che portino a conseguenze gravissime per la monarchia austro-ungarica" o in applicazione di un piano tendente a trascinare le grandi unità italiane sulle mine. In tale quadro - dandosi per scontato che un importante scontro navale sarebbe stato conveniente per l'avversario nell'Adriatico settentrionale -

---

(58) Così scriveva, infatti, il Sonnino al presidente del Consiglio fin dal 26 settembre, molto prima di essere chiamato al dicastero degli Esteri: "Più ci ripenso e più mi confermo nell'impressione che l'occupazione di Saseno e della baia di Valona va fatta subito senza chiedere più permesso a nessuno... Ora tutti sono sospesi e sono pronti a ingoiare qualunque rospo pur di non spingere nuove forze dalla parte dell'avversario... Quando le cose avessero preso una piega più decisa potrebbe essere diverso... La cosa fatta avrebbe un enorme vantaggio all'estero in quanto ci libera dalla trappola albanese e ci dà modo di conciliarci con la Serbia e la Grecia; di prendere il passo sull'Austria nell'affrancamento dell'Adriatico senza farne un *casus belli*; e all'interno col fare una cosa popolare che distrae le menti da tante altre troppo pericolose questioni...; che riempirà le discussioni parlamentari per il dicembre; che darà a te personalmente una grande forza politica, e in questo momento occorre che il Capo del Governo l'abbia; che soddisfi tutti i partiti senza distinzione e che prepari una più facile soluzione finale e generale delle questioni estere per noi, in quanto si può sostenere che per gli interessi nostri adriatici si è guadagnata un'importante garanzia, onde possiamo meglio intensificare la nostra azione nel Trentino" (*ibidem*, pp. 232-233). Altri docc. relativi al settore jonico e sud-balcanico in AMR, 319, 3; 320, 4; 334, 3 e 335, 1.

si poteva prevedere anche un attacco a Venezia, la quale - invece - doveva essere in condizione di difendersi da sola e di reagire eventualmente con siluranti e sommergibili.

Al sud assumeva crescente importanza la base di Brindisi. Ma fino a quando i lavori in corso non fossero terminati occorreva pensare anche ad un altro punto di appoggio: questo si riteneva di individuare nell'isola di Curzola e nella penisola di Sabbioncello, la quale avrebbe consentito il blocco di Cattaro "testa meridionale del sistema di difesa marittimo" del nemico.

L'accelerazione dei lavori a Brindisi e le vicende sul fronte serbo-montenegrino indussero a considerare superata - malgrado gli ulteriori approfondimenti del 3 marzo - l'idea di occupare Curzola o Sabbioncello.

Nella memoria del 5 aprile 1915, diretta al duca degli Abruzzi, il Revel riteneva infatti più produttiva - sotto il profilo militare, politico e morale - appoggiare la flotta a Brindisi, evitando di assumere l'impegno logistico di sostenere una occupazione sulla sponda orientale o di accettarne l'abbandono, con conseguenti possibili rappresaglie contro chi avesse parteggiato per gli Italiani.

Ma le autorità militari terrestri richiedevano il sostegno della Marina per l'ala dell'esercito che doveva avanzare lungo la costa, e il 14 aprile il Revel, scrivendo di nuovo al duca degli Abruzzi, ne esaminava le implicazioni, rilevando che la divisione *Sardegna*, destinata a quel compito, avrebbe rischiato molto "se non sarà garantita da attacchi del grosso avversario rinchiuso in Pola". Bisognava quindi prospettarsi un'avanzata generale della flotta verso il nord - "qualunque siano i rischi e le difficoltà dell'impresa" - intorno al 15° giorno di guerra, se il nemico non avesse cercato prima la battaglia.

Quattro giorni dopo era pronto il "Piano generale delle operazioni in Adriatico", in cui si indicava come obiettivo "primo ed essenziale... la distruzione delle forze navali nemiche": in relazione ad esso, occorreva in ogni evenienza impegnarsi a fondo con forze tattiche equivalenti. La flotta doveva coprire Brindisi ed impedire che l'avversario facesse uscire navi dall'Adriatico, mentre Venezia poteva difendersi da sola, a meno di un improbabile investimento sistematico. Il grosso italiano avrebbe dovuto restare nel basso e medio Adriatico per controllare a distanza gli Austriaci ed affrontarli se fossero usciti subito da Pola; altrimenti, in correlazione alla spinta dell'esercito verso Trieste, si sarebbe dovuto tentare nell'Adriatico settentrionale lo scontro decisivo <sup>(59)</sup>.

(59) ALMAGIÀ e ZOLI, *La marina italiana nella grande guerra*, cit., I, pp. 324-45. Vedi anche *L'attività della R. Marina dalla guerra libica a quella italo-austriaca*, cit., pp. 199-220, dove è pure lo scambio di lettere tra il capo di S.M. Paolo Thaon di Revel e il Comandante in mare, duca degli Abruzzi. Per le disposizioni del maggio 1915, cfr *Relazione generale sull'opera svolta dal 1° aprile 1913 al 1° ottobre 1915* (Ufficio del capo di S.M. della Marina), pp. 150-51, AMR, 2391, 4.

Come si vede, si trattava di una strategia offensiva che mirava alla battaglia risolutiva, battaglia che il nemico avrebbe anche potuto continuare a rifiutare restando *in being* e sfruttando nel modo più conveniente la presenza delle unità pesanti italiane in un bacino ristretto ed insidioso per colpirle con i sommergibili, le siluranti e le mine.

Intanto sul piano politico si era passati dal "parecchio" di Giolitti (24 gennaio 1915) al fallimento delle trattative italo-austriache (14 marzo) e alla tardiva e sospetta offerta di Vienna per compensi nella valle dell'Adige (27 marzo). La Triplice era finita, anche se la denuncia formale dell'alleanza avvenne solo il 4 maggio da parte italiana.

Peraltro la collaborazione navale interalleata aveva costituito da sempre - si può dire - una delle condizioni fondamentali per un eventuale allineamento dell'Italia a fianco dell'Intesa. Già il 14 agosto 1914 il di San Giuliano l'aveva enunciata all'ambasciatore russo Krupenski, per il caso in cui il "momento decisivo" fosse giunto. Il 25 settembre lo stesso di San Giuliano, telegrafando all'ambasciatore d'Italia a Pietroburgo, Carlotti, indicava in una "convenzione navale" lo strumento che avrebbe dovuto regolare detta collaborazione. Lo stesso principio fu costantemente riaffermato durante le trattative segrete di Londra, condotte dall'ambasciatore Imperiali per conto del nuovo ministro degli Esteri Sonnino. Il 3° punto del promemoria Sonnino del 16 febbraio 1915, che Imperiali lesse a Grey il 4 marzo, recava: "Sarà stipulata fin da ora una convenzione navale che assicuri all'Italia la cooperazione attiva e permanente della flotta anglo-francese fino alla distruzione della flotta austro-ungarica, o alla conclusione della pace". Questo punto fu ripreso alla lettera nell'art. 3 dell'accordo di Londra del 26 aprile successivo, firmato dai rappresentanti dell'Italia, della Gran Bretagna, della Francia e della Russia <sup>(60)</sup>.

Il 31 marzo il capo di S.M. della Marina aveva quantificato la richiesta del contributo navale alleato per l'Adriatico in 6 unità maggiori e 24 cacciatorpediniere, naturalmente sotto comando superiore italiano <sup>(61)</sup>. Le stesse richieste furono confermate dal Revel il 26 aprile al CV Mario Grassi, incaricato di trattare a Parigi la convenzione navale con gli alleati occidentali.

(60) A. SALANDRA, *L'intervento*, Milano 1930, I, pp. 156-60; M. TOSCANO, *Il patto di Londra*, Bologna 1934, pp. 39 e 50-53.

(61) Revel, capo di S.M. della Marina, a Viale, ministro della Marina ed a Salandra, presidente del Consiglio, 31 marzo 1915, teleg. 529 RRP, in AMR, 423, 2. Per le 6 navi maggiori si richiedeva velocità effettiva di almeno 17 miglia ed armamento principale da 305 m/m. Per la questione del comando, è opportuno ricordare che già nel piano generale del 18 aprile era detto: "Non è da escludersi che forze navali di altre Marine siano aggregate alla nostra armata per la campagna in Adriatico restando sempre devoluto il Comando in capo al Comandante della nostra armata", *L'attività della R. Marina dalla guerra libica, ecc.*, cit., p. 211.

Le 6 unità maggiori e 12 cacciatorpediniere avrebbero costituito un reparto alleato di rincalzo alla flotta italiana, alla quale sarebbero stati aggregati permanentemente gli altri 12 cacciatorpediniere. Il reparto alleato avrebbe dovuto coprire il canale d'Otranto e controllare Cattaro quando la flotta italiana si fosse spostata al nord; ove poi gli Austriaci avessero mosso verso il sud, esso avrebbe dovuto combattere insieme alla nostra flotta, "secondo gli ordini che riceverebbe dal comandante in capo l'Armata italiana" (62).

Il 27 il Grassi partì, senza conoscere esattamente i termini del patto di Londra, cosa che non gli giovò nella fase iniziale delle trattative.

Le divergenze dipendevano soprattutto dal fatto che la guerra adriatica rappresentava per l'Italia quasi la totalità dell'interesse operativo, mentre i Francesi e gli Inglesi lo consideravano un teatro marittimo periferico e di scarso interesse, nel quale non era il caso di impegnarsi a fondo. Anche il compito di sostenere l'ala destra dell'esercito italiano non sembrava ai delegati occidentali giustificare l'impiego di un'intera flotta, in applicazione di un piano che veniva definito "suicida" per i rischi che comportava (63). Veniva poi discussa la quantità e la qualità dell'aiuto, obiettandosi al Grassi che le unità richieste erano troppe e che doveva trattarsi di un *aiuto* e non di una *messa a disposizione*.

Ci si orientò quindi sull'idea che due flotte distinte avrebbero potuto operare in Adriatico, la prima sotto comando italiano e la seconda sotto comando francese - i Francesi avevano il comando superiore navale alleato nel Mediterraneo - pronta ad intervenire a fianco della prima. L'apporto delle unità navali alleate era anche ridimensionato in maniera sostanziale.

Il capo di S.M. della Marina intervenne allora interessando il ministro degli Esteri con il "*Promemoria circa trattative in corso per una convenzione militare navale con la marina inglese e la marina francese*", che gli consegnò personalmente la sera del 5 maggio. In tale documento il Revel comunicava di aver "telegrafato al comandante Grassi di non firmare la Convenzione *prima* che essa fosse approvata dal ministero della Marina", perchè il negoziato procedeva in maniera insoddisfacente a causa dell'incomprensione degli alleati circa la "importanza che ha nell'economia generale della guerra una energica azione navale in Adriatico, intesa ad acquistarne

(62) Le istruzioni in AMR, 356, 1. Il duca degli Abruzzi fu tenuto informato sia dal Revel che dal Viale, vedi AMR, 423, 2.

(63) "Furono tutti unanimi a disapprovare il piano così concepito" - scriveva nella sua relazione il CV Grassi - "perchè trovato troppo ardito... E senza perifrasi mi hanno detto che mai Francesi ed Inglesi ci avrebbero seguiti in questa strada, anzi fecero opposizione anche per noi, perchè una perdita nostra non comportava solo un danno nostro, ma per tutti gli altri...", *L'attività della R. Marina dalla guerra libica, ecc.*, cit., p. 235.



al più presto il dominio, sia pure con le limitazioni e la prudenza necessarie per non far correre eccessivi rischi alle navi maggiori” (64). Occorreva poi l’unità di comando, specie in Adriatico, per motivi politici e morali: “Non bisogna che la storia registri che il disastro di Lissa è stato cancellato da un Capo straniero”. Concludeva pertanto: “Qualora non si riuscisse ad ottenere che lo schema di Convenzione tuttora in discussione sia modificato nel senso suesposto, ritengo preferibile rinunciare a concluderla; e contare essenzialmente sulla nostra Armata qualora l’Italia dovesse prendere le armi”. In questa linea, il Sonnino autorizzava, il 6 maggio, che gli ambasciatori d’Italia a Parigi ed a Londra facessero presente che se non fosse stato possibile concludere la convenzione navale “si infirmerebbe l’intero accordo di Londra” (65).

Fu sollecitato e ottenuto l’aiuto britannico, ai più alti livelli navali, che si concentrò nell’offerta di 4 grandi unità britanniche, già destinate a rinforzare la flotta sotto comando francese. Ciò valse a sbloccare la situazione, anche per le pressioni che provenivano dagli ambienti militari alleati perchè si concludesse (66) e il 10 maggio 1915 furono firmati la convenzione

---

(64) E proseguiva: “In Mediterraneo - a parte l’operazione dei Dardanelli - le Marine alleate hanno in sostanza ben poco da fare: la loro superiorità è tale da costringere gli Austriaci a non oltrepassare il canale d’Otranto; e ad esse importa ben poco conseguire ed estendere il dominio diretto dell’Adriatico: basta che gli Austriaci non ne escano. La scarsissima efficienza delle operazioni che gli alleati hanno tentato su Cattaro, il risultato completamente negativo delle stesse, il fatto che le navi austriache corrono liberamente fra Pola e Cattaro, senza che gli alleati siano mai riusciti ad impedirlo, e neppure a impedire scorrerie lungo le coste montenegrine, sono prova evidente che essi non si preoccupano affatto di dominare l’Adriatico, e si contentano di impedire alle navi austriache di uscirne. Le condizioni militari mutano però radicalmente nel caso che l’Italia partecipi alla guerra. Non si tratta più allora di impedire semplicemente che le navi austriache escano dall’Adriatico: ed è questione di somma importanza politica e militare conseguire il dominio effettivo di quel mare, per facilitare le operazioni del nostro esercito, per evitare la devastazione del nostro litorale - esposto dal Gargano a Venezia a qualsiasi colpo di mano del nemico - ed anche per ragioni morali che esercitano anch’esse talora notevole influenza sull’andamento delle operazioni di guerra. Il dominio dell’Adriatico è bensì questione di grandissimo interesse per noi, ma gli alleati dovrebbero comprendere che ha anche notevole importanza per essi, dappoichè tutto ciò che può facilitare e rendere più intensiva ed energica l’azione del nostro esercito giova - sia pure indirettamente ma molto efficacemente - al buon andamento della guerra in genere e quindi all’obiettivo degli alleati stessi”, Revel a Sonnino, Roma 5 maggio 1915, AMR, 356, 3. Per quanto riguarda il criterio di esporre il meno possibile le unità maggiori, basandole a Taranto, vedi il concordante consiglio britannico riportato in PO, cit., p. 78.

(65) *L’attività della R. Marina dalla guerra libica, ecc.*, cit., p. 232. Per maggiori particolari sulle trattative, vedi M. GABRIELE, *La convenzione navale italo-franco-britannica del 10 maggio 1915*, in *Nuova Antologia*, nn. 1972-1973, aprile-maggio 1965.

(66) Ciò che consente di ribadire il valore attribuito all’intervento italiano nel conflitto. Cfr SALANDRA, cit., p. 322; A. TOSTI, *Conte ci vede l’Austria imperiale*, Milano 1930, pp. 79-80, dove è ripresa l’opinione del generale Falkenhayn; M. CARACCILOLO, *L’Italia e i suoi alleati nella grande guerra*, Milano 1932, pp. 35-44; M. TOSCANO, *Il patto di Londra*, cit., *passim*; ID., *Le Convenzioni militari concluse fra l’Italia e l’Intesa alla vigilia dell’intervento*, in *Pagine di storia diplomatica contemporanea*, Milano 1963, I, pp. 67-76; ecc..

navale ed un codicillo che stabiliva il sostegno britannico alla flotta italiana in 4 corazzate della squadra dei Dardanelli e in 4 incrociatori leggeri, che sarebbero stati rimpiazzati da unità francesi.

La convenzione constava di 7 articoli, che fissavano i termini della cooperazione; il contributo di naviglio alleato comprendeva, oltre alle 8 unità maggiori, 12 cacciatorpediniere e unità minori, che avrebbero operato sotto l'alto comando italiano, competente a dirigere la guerra navale in Adriatico; una seconda flotta alleata sarebbe stata costituita sotto comando francese; il concorso alleato sarebbe durato fino a quando vi fossero state forze navali nemiche in Adriatico; restava un pò sfumato il rapporto tra i due comandanti in capo, non risultando chiaro se il comandante generale del Mediterraneo era superiore a quello dell'Adriatico o se in Adriatico quest'ultimo dovesse prevalere (67).

“In conclusione” - scriveva il negoziatore italiano Grassi - “mentre le trattative si aprivano con intendimenti da parte degli Inglesi di voler un aiuto dai Francesi e di dare nulla a noi, e da parte dei Francesi di darci il concorso dell'intera loro flotta ma di dirigere la campagna... ho ottenuto che 8 navi inglesi, 12 caccia francesi, 6 sottomarini, 6 avvisi dragamine, *chalu-tiers* (68), siano messi ad esclusiva disposizione del comandante della flotta italiana in un tempo relativamente breve e che la squadra francese sia pronta a venire in nostro aiuto se chiamata, ma che intanto rimanga in disparte. Non credo fosse possibile, dati i termini del problema, ottenere di più” (69).

L'attuazione dell'accordo fu avviata rapidamente, mentre il 19 maggio, a bordo dell'ammiraglia francese *Courbet*, il duca degli Abruzzi e l'ammiraglio Lapeyère stabilirono le modalità di applicazione dell'accordo. Il nerbo della flotta francese fu basato a Malta, mentre gli incrociatori gravitarono sulla linea Matapan-Candia-Malta-Biserta, base - quest'ultima - in cui venne raccolta una riserva strategica di unità corazzate più antiche (70).

---

(67) Secondo il MARDER, *From Dreadnought to Scapa Flow*, cit., II, p. 336, l'ingresso dell'Italia come alleata avrebbe “complicato immensamente” il problema della cooperazione tra le Marine alleate. I testi della convenzione e del codicillo in THOMAZI, cit., pp. 82-85; *L'attività della R. Marina dalla guerra libica, ecc.*, cit., pp. 239-42; ecc..

(68) Pescherecci a motore attrezzati per la pesca a traino.

(69) Osservava poi che la trattativa sarebbe stata più agevole se la data dell'intervento fosse stata fissata in relazione alla firma delle convenzioni militari. Analogamente G. PO, *La guerra sui mari (sec. XIX-XX)*, Bologna 1940, p. 198, afferma che la marina italiana “avrebbe avuto tutto l'interesse a differire la data di inizio delle operazioni”.

(70) Vedi C. MANFRONI, *I nostri alleati navali*, Milano 1927, pp. 35-43. Le unità alleate giunsero comunque tutte dopo il primo cruciale giorno di guerra navale, tra il 25 maggio e la prima metà di giugno: cfr *Relazione generale sull'opera svolta dal 1° aprile 1913 al 1° ottobre 1915*, cit., pp. 147 e 151-53, AMR, 2391, 4.

Una tale dislocazione della flotta francese poteva essere considerata un pò periferica, specie per il caso che ne fosse stato richiesto il pronto intervento in Adriatico. Essa tuttavia rispondeva ad una realtà che non si poteva ignorare, perchè la stessa filosofia della guerra marittima era diversa, per l'Italia e per i suoi alleati occidentali. L'Adriatico rappresentava per l'Italia il solo teatro militare marittimo di primaria importanza, sia in ordine all'auspicata avanzata su Trieste ed alle aspirazioni sulla sponda orientale, sia per attaccare la marina austro-ungarica e pervenire al riscatto di Lissa. La strategia alleata in Mediterraneo privilegiava, invece, la sicurezza delle comunicazioni, per cui la cosa più importante era tenere bloccata in Adriatico la flotta austro-ungarica e rischiare il meno possibile in quello stretto bacino che si era già dimostrato tanto pericoloso (71). La soluzione indicata rappresentava quindi il massimo accettabile da parte alleata: si facesse pure l'Italia con la propria flotta la guerra Adriatica; tutto quello che le si poteva concedere - ed era veramente molto - consisteva nell'appoggio tattico delle unità distaccate sotto comando supremo italiano, oltre alla garanzia strategica della presenza *in being* della flotta francese.

È evidente che la convenzione non poteva essere che un compromesso (72), ma un compromesso che traduceva le esigenze di una visione collettiva della guerra da parte degli alleati in una collaborazione di settore per raggiungere un fine comune. È vero che questo fine era comune solo indirettamente, nel senso che tutti contribuivano al perseguimento della vittoria finale, mentre non erano previsti comandi unificati centrali che assumessero le grandi decisioni strategiche, ma era questa una carenza generale del modo stesso di concepire la guerra, intesa più come una serie di conflitti paralleli che come la lotta unitaria degli alleati contro gli imperi centrali (73). Nei suoi limiti, tuttavia, l'accordo navale del 10 maggio veniva ad inquadrarsi in un sistema a largo raggio di blocco marittimo degli imperi centrali: da Scapa Flow la flotta britannica chiudeva la via dell'oceano alla marina tedesca;

(71) Cfr MARDER, *From Dreadnought to Scapa Flow*, cit., II, pp. 333-34.

(72) Vedi, in questo senso, il giudizio di H. SOKOL, *Das seestrategische Zusammenwirken der Verbandsmächte im Mittelmeere, 1912-1918*, estratto da *Marine Rundschau*, Berlino 1928, fasc. VIII: "La convenzione navale di Parigi ebbe fin dall'inizio il valore limitato caratteristico di tutti i compromessi. Le questioni più importanti dovevano rimanere aperte perchè non era possibile trovare per esse una soluzione soddisfacente per tutti i contraenti. Così rimase in dubbio se la convenzione costituisse un vero e proprio vincolo da entrambe le parti e se al diritto degli italiani all'aiuto dei loro alleati andasse per essi congiunto il dovere di dare un appoggio alle flotte degli alleati stessi... Anche il quesito a chi spettasse il comando supremo delle due flotte di nuova formazione rimase insoluto. La verità era, e tale rimase, che proprio la maggiore delle flotte del Mediterraneo, quella francese, si sentì condannata ad un compito secondario".

(73) Cfr CARACCILO, cit., pp. 47-48; TOSCANO, *Le Convenzioni militari concluse tra l'Italia e l'Intesa*, cit., p. 80.

nel Mediterraneo, il controllo generale francese veniva rafforzato dal blocco ravvicinato che la marina italiana avrebbe assicurato ai danni della flotta austro-ungarica. La somma di queste operazioni strategiche dava il dominio assoluto del mare all'Intesa, e se anche l'Italia avesse voluto forzare un po' i tempi della propria guerra privata in Adriatico, era improbabile che simili iniziative dessero luogo a complicazioni di vasta portata sullo schema generale del controllo dei mari.

La convenzione navale italo-franco-britannica del 1915 concludeva un lungo periodo di politica navale italiana. Apparentemente contraddittoria, essa aveva manifestato invece una coerenza costante in relazione alla politica estera del paese. Dopo i tempi più difficili del sec. XIX, nei quali nessun aiuto concreto sul piano marittimo era stato possibile conseguire per fronteggiare una prospettiva di scontro con la flotta francese, la situazione generale aveva assunto col nuovo secolo un'andatura precipitosa. Ottenuta la prima convenzione navale della Triplice, la marina italiana aveva compiuto sforzi importanti di modernizzazione e di potenziamento, mentre però in campo internazionale la congiuntura si andava aggravando per l'effetto complesso di rivalità inconciliabili. L'attenzione navale italiana, quindi, aveva dovuto assumere, dopo il 1908, un orizzonte *tous azimuts*<sup>8</sup>, dandosi carico non più soltanto dei problemi derivanti dalla minaccia marittima francese nel settore occidentale, ma anche della questione adriatica e, dopo la conquista della Libia, del delicato settore centrale del Mediterraneo.

Successivamente, quando l'Italia triplicista aveva dovuto subire l'aggravamento del clima internazionale, la Marina aveva cercato di fronteggiare, con la convenzione del 1913, le difficilissime evenienze navali che la flotta si sarebbe trovata di fronte in caso di conflitto. Era stata elaborata così una formula nuova, nella strategia marittima del Mediterraneo, che consentiva alle più deboli flotte della Triplice alleanza di giocare nel modo migliore le loro carte. Si trattava di un piano audace e - certo - non privo di rischi, ma era l'unico che la situazione navale permetteva di immaginare nell'intento di portare una qualche minaccia al nemico. Sotto questo profilo fu ben accolto dagli alleati tedeschi ed austro-ungarici, perchè proponeva l'utilizzazione migliore delle forze disponibili, in una visione per allora assai moderna di lotta integrata. Ed era coerente, come necessaria moneta di scambio nei confronti di chi forniva una flotta di rincalzo alla condotta della guerra italiana, anche la concessione temporanea di un comando supremo al più anziano ammiraglio alleato.

Ma - si ricordi l'alternativa: "o cambiare la Marina, o cambiare la politica" - non ci si poteva sottrarre nemmeno all'ingrato dovere di rappresentare per tempo i pericoli che l'associazione italiana alle Potenze centrali implicava dal punto di vista marittimo. Così, mentre da un lato ci si sforzava

di trovare la soluzione ottimale alle questioni di settore che discendevano dalla politica estera stabilita nei centri di decisione competenti, dall'altro appariva necessario far pesare nel modo giusto i pericoli navali che correva il paese nel quadro di quella politica. I rischi andavano conosciuti e valutati fino in fondo, prima di esporre la flotta a pagare uno scotto duro. Si deve ritenere che questo elemento abbia avuto il suo peso sulle scelte finali, come dimostra il richiamo, approvato dal Consiglio dei ministri il 1° agosto 1914, alla "lunga linea delle coste" italiane.

Nel 1915 la situazione era molto diversa. Nel favorevole rapporto di forza tra la coalizione di cui faceva parte l'Italia ed il nemico, bisognava evitare la sottovalutazione della guerra adriatica e l'eventualità di una condotta bellica inadeguata. La risposta al primo punto venne dal rafforzamento dello strumento militare marittimo, con il concorso di forze alleate. Quella al secondo col riconoscimento del comando supremo italiano in Adriatico, inteso ad assicurare una guida nazionale alla Marina che vi sarebbe stata impegnata più di ogni altra.

Ma un unico filo conduttore legava i diversi atteggiamenti della politica navale italiana, strettamente connessa con le evoluzioni della politica estera dello Stato, dalla quale traeva le premesse per i propri orientamenti e sulla quale cercava, a sua volta, di influire in senso costruttivo. Il denominatore comune - attraverso le diverse fasi che si succedettero nel tempo, dalla Triplice alleanza all'Intesa, dalla pace alla guerra - va riconosciuto nella volontà di agire sempre, col massimo impegno di cui era capace la Marina, al servizio del paese.





## SIGLE E ABBREVIAZIONI



## SIGLE ARCHIVI

ACR	= Archivio centrale dello Stato, <i>Roma</i> .
AER	= Archivio storico del Ministero degli Esteri, <i>Roma</i> .
AMF	= Archives des Services Historiques de la Marine Nationale, <i>Paris</i> .
AMR	= Archivio dell'Ufficio storico della Marina militare, Ministero della Difesa - Marina, <i>Roma</i> .
APC	= Atti parlamentari della Camera dei Deputati.
APS	= Atti parlamentari del Senato.
ASx	= Archivio di Stato (x = iniziale della città).
BCR	= Biblioteca centrale "Vittorio Emanuele", <i>Roma</i> .
BSMC	= Biblioteca di storia moderna e contemporanea, <i>Roma</i> .
KAW	= Kriegsarchiv, <i>Wien</i> .
PRO. ADM.	= Public Record Office, Admiralty, <i>London</i> .
PRO. CAB.	= Public Record Office, Cabinet, <i>London</i> .
PRO. FO.	= Public Record Office, Foreign Office, <i>London</i> .
SAW	= Haus-und Hofstaatsarchiv, <i>Wien</i> .
W.O.	= War Office, <i>London</i> .

## ABBREVIAZIONI

AA.VV.	= Autori vari.
add. nav., mil.	= addetto navale, militare.
aff. est.	= affari esteri.
all.	= allegato, allegati.
amb.	= ambasciata, ambasciatore.
amm.	= ammiraglio.
arch.	= archivio.
art., artt.	= articolo, articoli.
Auf.	= Auflage.
austr.	= austriaco.
avv.	= avviso.
aus.	= ausiliario.
b.	= busta, buste.
batt.	= batteria, batterie.
bers.	= bersaglieri.
bras.	= brasiliano.
brig.	= brigadiere, brigata, brigantino.
btg.	= battaglione, battaglioni.
c., cc.	= capitolo, capitoli.
CA	= contrammiraglio.
canc.	= cancelliere.
cann.	= cannoniera, cannoniere.
cap.	= capitano.
CC	= capitano di corvetta.
cart.	= cartella, cartelle.

CF	= capitano di fregata.
cfr	= confer.
cist.	= cisterna.
cit., citt.	= citato, citati.
co.	= conte.
col.	= colonnello.
com.	= comandante.
comit.	= comitato.
commiss.	= commissario.
commod.	= commodoro.
cons.	= console.
cor.	= corazzata.
corv.	= corvetta.
cp.	= compagnia, compagnie.
c.t.	= cacciatorpediniere.
CV	= capitano di vascello.
DBI	= Dizionario biografico degli Italiani.
DDB	= British Documents on the Origins of the war.
DDF	= Documents diplomatiques français.
DDI	= Documenti diplomatici italiani.
ddl	= decreto legge.
dep.	= deputato.
dir.	= direttore.
disp.	= dispaccio.
doc., docc.	= documento, documenti.
DPF	= Documents politiques français.
edit., ediz.	= editore, edizione.
espl.	= esploratore.
est.	= esteri.

fant.	= fanteria.
f., fasc.	= fascicolo.
feldmaresc.	= feld-maresciallo.
franc.	= francese.
freg.	= fregata.
FS	= ferrovie dello Stato.
funz.	= funzionario.
gab.	= gabinetto.
gen.	= generale.
G.N.	= genio navale.
govern.	= governatore.
guardiam.	= guardiamarina.
imper.	= imperatore, imperatrice, imperiale.
inc. aff.	= incaricato di affari.
incr.	= incrociatore.
ing.	= ingegnere.
ingl.	= inglese.
isp.	= ispettore, ispettorato.
ital.	= italiano.
L.	= legge.
luog.	= luogotenente.
macch.	= macchinista.
magg.	= maggiore.
mar.	= marina, marinaio, marittimo.
march.	= marchese.
maresc.	= maresciallo.
med.	= medico.
merc.	= mercantile.
min.	= ministro, ministero.
MO	= medaglia d'oro al valor militare.



nav.	= navale, navigazione.
NGI	= Navigazione generale italiana.
nocch.	= nocchiere.
o.d.g.	= ordine del giorno.
oland.	= olandese.
on.	= onorevole.
op. cit., <i>opp.</i> citt.	= opera citata, opere citate.
p., pp.	= pagina, pagine.
pir.	= piroscafo.
pol.	= politico, polizia.
portogh.	= portoghese.
pres. cons.	= presidente del consiglio.
princ.	= principe.
R.D.	= regio decreto.
reg.	= registro, registri.
regg.	= reggimento.
rimorch.	= rimorchiatore.
rivol.	= rivoluzione, rivoluzionario.
s.	= serie.
scil.	= scilicet.
s.d.	= senza data.
sec.	= secolo.
seg., segg.	= seguente, seguenti.
segr.	= segretario.
sen.	= senatore.
sind.	= sindaco.
S.M.	= Stato Maggiore.
soc.	= società.
spagn.	= spagnolo.

staz.	= stazione, stazionario.
s. ten.	= sottotenente.
STV	= sottotenente di vascello.
sult.	= sultano.
t.	= tomo, tomi.
t. col.	= tenente colonnello.
ted.	= tedesco.
tel.	= telegramma, telegrafo.
ten.	= tenente.
tim.	= timoniere.
tonn.	= tonnellata.
torp.	= torpediniera.
trasp.	= trasporto.
tromb.	= trombettiere.
t.s.l.	= tonnellate di stazza lorda.
TV	= tenente di vascello.
uff.	= ufficiale, ufficio.
ungh.	= ungherese.
USA	= Stati Uniti d'America.
v.	= vedi.
VA	= vice ammiraglio.
vasc.	= vascello.
vol., voll.	= volume, volumi.

## BIBLIOGRAFIA



- AA.VV.: *La Regia Accademia Navale*, Livorno, 1931.
- ALBINI N.: *Il problema dei cantieri navali*, in "Riforma Sociale", 1932.
- ALMAGIÀ G. e ZOLI A.: *La Marina italiana nella grande guerra*, a cura dell'Ufficio storico della R. Marina, vol. I: *Vigilia d'armi sul mare*, Firenze, 1935.
- AMBROSINI E.: *L'Italia nel Mediterraneo*, Foligno, 1928.
- AMEZAGA C. DE: *R. Avviso "Rapido" nel Mar Rosso e nel golfo di Aden*, in "Rivista marittima", ottobre 1879.
- ANDRÈ G.: *L'Italia e il Mediterraneo alla vigilia della prima guerra mondiale. I tentativi di intesa mediterranea (1911-1914)*, Milano, 1967.
- ARGUS: v. LIMO G..
- ARMINJON V.: *La Cina e la missione italiana nel 1866*, Firenze, 1875.  
*Atti del XVI Congresso geografico italiano, Padova-Venezia 20-25 aprile 1950*, Faenza, 1956.
- BABUDIERI F.: *L'industria armatoriale di Trieste e della regione Giulia dal 1815 al 1918*, in "Archivio economico dell'unificazione italiana", serie I, vol. XIII, fasc. 2, Roma, 1964.
- BABUDIERI F.: *Trieste e gli interessi austriaci in Asia nei secoli XVIII e XIX*, Padova, 1966.
- BACCINI G.V.: *Giovanni Bettolo. La vita, l'opera, il pensiero*, Roma, 1924.
- BAGNASCO E.: *I MAS e le motosiluranti italiane 1906-1968*, Roma, 1968.
- BAINVILLE J.: *La guerre et l'Italie*, Paris, 1916.
- BARBERIS L.: *Lo sviluppo marittimo nel secolo XIX*, suppl. a "Rivista marittima", settembre 1907.
- BARGONI F.: *Esploratori, fregate, corvette ed avvisi italiani 1861-1969*, Roma, 1969.
- BEEHLER W.H.: *The History of the Italian-Turkish war*, Annapolis, 1913.
- BERNARD V.: *Les affaires de Crète*, Paris, 1898.
- BERNOTTI R.: *Acton Ferdinando*, in D.B.I., I, p. 205.
- BETTOLO G.: *1912? Armate la Marina*, Roma, 1912.
- BETTOLO G.: v. VERITAS.
- BILLOT A.: *La France et l'Italie. Histoire des années troubles*, 2 voll., Paris, 1905.
- BORSA G.: *Italia e Cina nel secolo XIX*, Pavia, 1961.
- BORSA G.: *La crisi italo-cinese del marzo 1899 nelle carte inedite del ministro Canevaro*, in "Il politico", 1964, n. 4 (dicembre).
- BOZZONI A.: *Marina militare e costruzioni navali*, in *Cinquant'anni di storia italiana*, I, p. 49.

- BRAVETTA V.E.: *Intorno all'Africa. Note di un viaggio a bordo del R. Avviso "Staffetta"*, in "Rivista marittima", 1890 dicembre, 1891 I e II trim., 1892 II e III trim., 1893 III trim..
- BRAVETTA V.E.: *La grande guerra sul mare*, Milano, 1925.
- BRIDGE J.: *L'impérialisme britannique: de l'île à l'empire*, Paris, 1910.
- BRIN B.: *La nostra marina militare*, Roma, 1881.
- British Documents on the Origins of the War 1898-1912*, London, 1933-34.
- CANEVARO F.N.: *Creta - Libro verde presentato alla Camera - Atti parlamentari*, Leg. XX, II sess., Roma, 1948.
- CAPONE A.: *Brin Benedetto*, in D.B.I., XIV, p. 313.
- CARACCILOLO M.: *L'Italia e i suoi alleati nella grande guerra*, Milano, 1932.
- CAROCCI G.: v. GIOLITTI G..
- CASONI G.B.: *La guerra italo-turca*, Firenze, 1914.
- CASTRONOVO V.: *La storia economica*, in *Storia d'Italia dall'Unità ad oggi*, Torino, 1975.
- CATALANO M.C.: *Orme d'Italia nell'Estremo Oriente*, Bologna, 1937.
- CAUSA C.: *La guerra italo-turca e la conquista della Tripolitania e della Cirenaica*, Firenze, 1912.
- CESARI C.: *Storia militare della Colonia Eritrea*, a cura del Ministero della guerra - Ufficio dello S.M., Roma, 1935.
- CHABOD F.: *Storia della politica estera italiana dal 1870 al 1896*, Bari, 1951.
- CHIALA L.: *La spedizione di Massaua. Narrazione documentata*, Torino, 1888.
- CHIALA L.: *Pagine di storia contemporanea. Dal 1858 al 1892*, II ediz., 3 voll., Torino, 1895-1898.
- CIASCA R.: *Storia coloniale dell'Italia contemporanea*, II ediz., Milano, 1940.
- CILIBRIZZI F.S.: *Storia parlamentare, politica e diplomatica del Regno d'Italia da Novara a Vittorio Veneto*, Milano, 1925.
- Cinquant'anni di storia italiana*, 2 voll., Roma, 1911.
- CLOWES W.L.: *The Millstone round the Neck of England*, in "Nineteenth Century", marzo 1895.
- COLLIVA G.: *Uomini e navi nella storia della marina militare italiana*, Milano, 1972.
- COMMISSIONE D'INCHIESTA SULLA R. MARINA: *Relazione generale*, Roma, 1906.
- COMMISSIONE PARLAMENTARE D'INCHIESTA SUI SERVIZI MARITTIMI: *Atti*, 3 voll., Roma, 1906.
- COMMISSIONE PARLAMENTARE D'INCHIESTA SULLE CONDIZIONI DELLA MARINA MERCANTILE: *Atti*, 7 voll., Roma, 1883.
- COMMISSIONE PER IL PIANO REGOLATORE DEI PORTI DEL REGNO: *Atti e relazione riassuntiva*, 2 voll., Roma, 1910.



COMMISSIONE REALE PER L'INCREMENTO INDUSTRIALE DI NAPOLI:  
*Relazione*, Napoli, 1903.

CONRAD VON HÖTZENDORF F.: *Aus meiner Dienstzeit 1906-1918*, Wien, 1921.

CORBINO E.: *Il protezionismo marittimo in Italia*, Napoli, 1920.

CORBINO E.: *Economia dei trasporti marittimi*, Città di Castello, 1926.

CORBINO E.: *Annali dell'economia italiana*, Napoli, 1930-1938, vol. V.

CORBINO E.: *Economia e politica marittima*, Napoli, 1937.

CORBINO E.: *Statistica marittima*, Napoli, 1944.

CORTINOIS A.: *La Somalia italiana*, Milano, 1913.

COSTA G.: *La nostra flotta militare nel 1913*, Torino, 1913.

CRISPI F.: *Questioni internazionali*, Milano, 1913.

CROCE B.: *Storia d'Italia dal 1871 al 1915*, Bari, 1947.

CURATO F.: *La questione marocchina e gli accordi italo-spagnoli del 1887 e del 1891*, Milano, 1964.

DE BALLINCOURT: *Les flottes de combat*, Paris, 1912.

DEBIDOUR A.: *Histoire diplomatique de l'Europe depuis le Congrès de Berlin jusqu'à nos jours*, Paris, 1916.

DELLA VALLE C.: *Le origini della Somalia italiana al Parlamento (1885-1900)*, in "Annali dell'Africa italiana", I, 1, pp. 331-347 e II, 1, pp. 299-312.

DE LUIGI G.: *La Cina contemporanea*, Milano, 1912.

*Die auswärtige Politik des deutschen Reiches 1871- 1914*, Berlin, 1928.

*Die grosse Politik der europäischen Kabinette 1871-1914*, Berlin, 1922-27.

DIETRICH R.: *England und Italien 1887-1902*, in "Historische Vierteljahrschrift", XXIX (1935).

DI GIAMBERARDINO O.: *L'arte della guerra in mare*, 2<sup>a</sup> ediz., Roma, 1938.

DI GIAMBERARDINO O.: *L'ammiraglio Millo*, Livorno, 1950.

DI PALMA F.: *La nostra marina mercantile*, La Spezia, 1899.

DI PAOLA L.: *L'istituto idrografico della Marina 1872-1972*, Genova, 1972.

*Dizionario Biografico degli Italiani*, Roma, 1960 e segg..

*Documenti diplomatici italiani*, III serie, voll. I, II, III, Roma, 1935.

*Documents politiques français (1871-1914)*, serie I, t. XIII-XIV, Paris, 1953.

DRAGNICH A.N.: *Serbia, Nikola Pasic and Yugoslavia*, New Brunswick (N.Y.), 1974.

DRIAULT-LHÉRITIER E.: *Histoire diplomatique de la Grèce de 1821 à nos jours*, vol. IV, Paris, 1926.

DRIAULT-LHÉRITIER E.: *La question d'Extrême Orient*, Paris, 1932.

ENSOR R.C.K.: *England 1870-1914*, London, 1964 (vol. XIV della *Oxford History of England*).

- FACCI G.: *La Cina, l'interesse delle maggiori potenze e l'Italia*, in "Nuova Antologia", luglio 1929.
- FARINI D.: *Diario del 1897: la guerra di Grecia*, in "Nuova Antologia", vol. CDLVIII (1950-1), pp. 250-264.
- FERRANDO L.: v. PO G..
- FIORAVANZO G.: *Geografia e strategia*, in *Atti del XVI Congresso geografico italiano, Padova-Venezia 20-25 aprile 1954*, Faenza, 1956.
- FIORAVANZO G.: *Storia del pensiero tattico navale*, Roma, 1973.
- FIORAVANZO G.: *La Marina militare nel suo primo secolo di vita (1861-1961)*, a cura dell'Ufficio storico della Marina militare, Roma, 1961.
- FIORAVANZO G. e VITI G.: *L'Italia in Africa*, a cura del Ministero degli Esteri, vol. II: *L'opera della Marina (1868-1943)*, Roma, 1959.
- FIORAVANZO G., GNIFETTI F., POLLINA P.M., RICCARDI G.: *I cacciatorpediniere italiani 1900-1966*, Roma, 1966.
- FLORE V.D.: *L'industria dei trasporti marittimi in Italia*, II ediz., 2 voll., Roma, 1966-1970.
- FRIZ G.: v. GABRIELE M..
- GABRIELE M.: *La politica navale italiana dall'Unità alla vigilia di Lissa*, Milano, 1958.
- GABRIELE M.: *La politica navale italiana dal 1861 ad oggi*, in "Rivista marittima", marzo 1961.
- GABRIELE M.: *Lo sviluppo della marina mercantile italiana*, in "Il veltro", IX, 3 (giugno 1965).
- GABRIELE M.: *La politica navale italiana alla vigilia del primo conflitto mondiale*, in "Rivista marittima", maggio 1965.
- GABRIELE M.: *Su un progetto di spedizione navale italiana contro il Brasile nell'anno 1896*, in "Storia e politica", II, 2, aprile-giugno 1967.
- GABRIELE M.: *L'armamento italiano sulle rotte atlantiche nel secolo XIX*, in "Anuario de estudios americanos", a cura della Escuela de Estudios Hispano-Americanos, t. XXV: *Las Rutas del Atlántico*, Sevilla, 1968, pp. 295-324.
- GABRIELE M.: *Le convenzioni navali della Triplice*, Roma, 1969.
- GABRIELE M.: *Sulla possibilità di una espansione strategica italiana nel basso Adriatico e nello Jonio durante la crisi d'Oriente 1875-1878* in "Storia e politica", IV, 2, aprile-giugno 1975.
- GABRIELE M.: *Lo strumento della legge navale nello sviluppo della politica marittima dall'Unità d'Italia in poi*, Roma, 1975.
- GABRIELE M.: *Canevaro Napoleone*, in D.B.I., vol. XVIII, Roma, 1974, pp. 68-70.
- GABRIELE M.: *Aspetti del problema adriatico, con particolare riguardo al primo rinnovo della Triplice (1887)*, in "Storia e politica", XX, 3, settembre 1981.
- GABRIELE M. e FRIZ G.: *La flotta come strumento di politica nei primi decenni dello stato unitario Italiano*, Roma, 1973.

- GAFFAREL P.: *Notre expansion coloniale en Afrique de 1870 à nos jours*, Paris, 1918.
- GAIBI A.: *Manuale di storia politico-militare delle colonie italiane*, Roma, 1928.
- GAIBI A.: *Storia delle colonie italiane*, Torino, 1934.
- GALLIZIOLI A.: *Cronistoria del naviglio nazionale di guerra (1860-1906)*, Roma, 1907.
- GALUPPINI G.: *Il Ministero della Marina 1863-1966*, in "Rivista marittima" suppl. al fasc. di luglio-agosto 1970.
- GINOCCHIETTI A.: *Nozioni di storia navale*, vol. III, Bologna, 1935.
- GIOLITTI G.: *Memorie della mia vita*, Milano, 1922.
- GIOLITTI G.: *Quarant'anni di politica italiana (documenti inediti)*, vol. II, *Dieci anni al potere*, a cura di G. CAROCCI, Milano, 1962.
- GIORGERINI G. e NANI A.: *Le navi di linea italiane (1861-1961)*, a cura dell'Ufficio storico della Marina militare, III ediz., Roma, 1969.
- GIORGERINI G. E NANI A.: *Gli incrociatori italiani (1861-1971)*, a cura dell'Ufficio storico della Marina militare, III ediz., Roma, 1971.
- GNIFETTI F.: v. FIORAVANZO G..
- GROPALLO T.: *Navi a vapore ed armamenti italiani dal 1918 ai giorni nostri*, Borgo San Dalmazzo, 1948.
- GUAITA E.: *Alle origini del capitalismo industriale italiano: la nascita della "Termini"*, in "Studi storici", XI (1970).
- GUËZE R.: *Bettolo Giovanni*, in D.B.I., IX, pp. 768-770.
- HALLER J.: *England und Deutschland um die Jahrhundertwende*, Leipzig, 1929.
- HALLMANN H.: *La Spagna e la rivalità anglo-francese nel Mediterraneo (1898-1907)*, Milano, 1942.
- HANOTAUX G., MARTINEAU A.: *Histoire des colonies françaises et de l'expansion française dans le monde*, Paris, 1929.
- HAUSER H.: *Histoire diplomatique de l'Europe*, 2 voll., Paris, 1929.
- HOLLIDAY F.B.M.: *Bismark's Rival, A political Biography of Albrecht von Stosch*, Durham (N.Ca.), 1960.
- HURD A.S.: *The Kaiser's Dream of Sea Power*, in "Nineteenth Century and After", London, agosto 1906.
- Il terremoto di Messina: corrispondenze, testimonianze e polemiche giornalistiche*, Roma, 1954.
- ISTAT (ISTITUTO CENTRALE DI STATISTICA): *Sommario di statistiche storiche 1861-1955*, Roma, 1958.

- ISTAT (ISTITUTO CENTRALE DI STATISTICA): *Il valore della lira nei primi cento anni dell'unità d'Italia - Coefficienti per la trasformazione dei valori della lira dal 1861 al 1960*, Roma, 1961.
- ITALICUS: *Italiens Dreibundpolitik 1870-1896*, München, 1928.
- JACQUET E.: *L'intervention des puissances en Crète*, Rochefort, 1904.
- JOUAN R.: *Histoire de la Marine Française*, Paris, 1950.
- KELTIE J.S.: *The Partition of Africa*, London, 1895.  
*L'Africa italiana al Parlamento nazionale*, Roma, 1907.
- LAMPERTICO F.: *Il protettorato in Oriente*, Torino, 1913.
- LANGER W.L.: *European Alliances and Alignments (1871-1890)*, New York, 1931 (ediz. ital. *L'Europa in pace*, Firenze, 1955).
- LANGER W.L.: *The Diplomacy of Imperialism (1890-1902)*, New York, 1935 (ediz. ital. *La diplomazia dell'imperialismo*, Milano, 1942).  
*La Regia Accademia Navale*, Livorno, 1931.  
*L'attività della R. Marina dalla guerra libica a quella austriaca*, a cura dell'Ufficio storico della Marina militare, Roma, 1931 (ediz. riservata agli ufficiali).
- LAURENS A.: *Précis d'histoire de la guerre navale 1914-1918*, Paris, 1929.  
*L'azione della Marina nella guerra italo-turca*, a cura dell'Ufficio storico della Marina militare, Roma, 1912.
- LEGA NAVALE ITALIANA: *Italia marinara*, pubblicazione commemorativa del cinquantenario, Roma, 1947.
- LEMONON E.: *La politique coloniale de l'Italie*, Paris, 1919.
- LEVA F.: *Storia delle campagne oceaniche della R. Marina*, a cura dell'Ufficio storico della Marina militare, 3 voll., Roma, 1936-1940.
- LIMO G. (ARGUS): *La guerra del 190...*, La Spezia, 1899.  
*L'Italia in Africa*, a cura del Ministero degli Esteri, serie storica, vol. II, t. II, Roma, 1967.  
*L'opera della Marina Italiana in Cina*, a cura dell'Ufficio storico della Marina militare, Firenze, 1935.
- LUMBROSO A.: *Il processo dell'ammiraglio Persano*, Roma, 1905.
- MANFRONI C.: *Storia della Marina italiana durante la guerra mondiale 1914-1918*, Bologna, 1925.
- MANFRONI C.: *Guerra italo-turca*, 2 voll., Roma, 1926.
- MANFRONI C.: *I nostri alleati navali*, Milano, 1927.
- MANTEGAZZA V.: *La guerra per la Libia*, Milano, 1913.
- MANTEGAZZA V.: *Il Mediterraneo e il suo equilibrio*, Milano, 1914.
- MARDER A.J.: *The Anatomy of British Sea Power. A History of British Naval Policy in the Pre-Dreadnought Era, 1880-1905*, New York, 1940.

- MARDER A.J.: *From the Dreadnought to Scapa Flow. The Royal Navy in the Fisher Era*, vol. I: *The road to War*, London, 1961; vol. II: *The War years: to the Eve of Jutland*, London, 1965.
- MARTINEAU A.: v. HANOTAUX G..
- MARTINIÈRE H.: *La marine française en Crète*, Paris, 1911.
- MASI C.: *Italia e Italiani nell'oriente vicino e lontano*, Bologna, 1936.
- MAY A.J.: *La monarchia asburgica*, Bologna, 1973.
- MAZZETTI M.: *L'Italia e le convenzioni militari segrete della Triplice alleanza*, in "Storia contemporanea", 1970, n. 2.
- MELLI B.: *L'Eritrea, dalle sue origini a tutto l'anno 1901*, Milano, 1902.
- MILANINI KEMENY A.: *La Società di Esplorazione commerciale in Africa e la politica coloniale (1879-1914)*, Firenze, 1973.
- MINISTERO DELLA MARINA: *Pro-memoria dimostrante lo sviluppo progressivo della R. Marina nel personale, nel materiale, nell'ordinamento e nelle spese*, Roma, 1924.
- MOLLI G.: *Le spedizioni militari moderne e i trasporti militari a Massaua*, Milano, 1897.
- MONDAINI G.: *Storia coloniale dell'epoca contemporanea*, Firenze, 1916.
- MONTI G.M.: *Lineamenti di storia del commercio marittimo e della navigazione*, 2 voll., Napoli, 1941.
- MORI R.: *La politica estera di Francesco Crispi*, Roma, 1974.
- NANI A.: v. GIORGERINI G..
- NICOLAS L., REUSSNER A.: *La puissance navale dans l'histoire*, Paris, 1963.
- ORLANDI R.: *L'occupazione italiana di Rodi e del Dodecaneso*, in "Storia e politica", XXI, I.
- PANIKKAR K.M.: *Storia della dominazione europea in Asia*, Torino, 1958.
- PASTORELLI P.: *Albania e Tripoli nella politica estera italiana durante la crisi d'Oriente del 1897*, in "Rivista di studi politici internazionali", XXVIII (1961), n. 3, pp. 370-421.
- PELLEGRINI E.: *La marina nell'impero tedesco e l'ordinamento navale del 1889*, in "Storia e politica", XI, 3.
- PERSANO C. PELLION DI: *Osservazioni sugli studi sul piano organico della R. Marina italiana*, Genova, 1863.
- PESTALOZZA C.: *Estremo Oriente, ieri, oggi, domani*, Milano, 1938.
- PIAZZA C.: *Il Benadir*, Roma, 1913.
- PINON R.: *L'Empire de la Méditerranée*, Paris, 1904.
- PISTOLESE G.E.: *L'extraterritorialità in Cina*, in "Rassegna italiana", novembre 1930.
- PO G.: *Il Grande Ammiraglio Paolo Thaon di Revel*, Torino, 1936.
- PO G.: *La guerra sui mari (sec. XIX-XX)*, Bologna, 1940.

- PO G., FERRANDO L.: *L'opera della R. Marina in Eritrea e in Somalia dall'occupazione al 1928*, a cura dell'Ufficio storico della R. Marina, Roma, 1929.
- POLLINA P.M.: *Le torpediniere italiane 1861-1964*, Roma, 1964.
- POLLINA P.M.: *I sommergibili italiani 1895-1971*, Roma, 1971.
- POLLINA P.M.: v. FIORAVANZO G..
- PRASCA E.: *L'Ammiraglio Simone de Saint-Bon*, Roma, 1906.
- PREVOSTO-PARADOL L.: *France nouvelle*, Paris, 1868.
- PRIBRAM A.F.: *Les traités politiques secrets de l'Autriche-Hongrie 1879-1914*, Paris, 1923.
- RENOUVIN P.: *Histoire des relations internationales*, vol. VI: *Le XIX ème siècle*, Paris, 1954-1955.
- REUSSNER A.: v. NICOLAS R., TRAMOND G..
- REVENTLOW E. ZU: *Deutschlands Auswärtige Politik*, III Aufl., Berlin, 1916.
- RICCARDI G.: v. FIORAVANZO G..
- ROGARA R.: *L'Italia tra la neutralità e l'intervento nel 1914-15. Il dramma di due ambasciatori italiani*, in "Il Risorgimento", XVII, 1 (febbraio 1963).
- ROMEO R.: *Aspetti storici dello sviluppo della grande impresa in Italia*, in "Storia contemporanea", I (1970).
- RONCAGLI G.: *L'industria dei trasporti marittimi*, in *Cinquant'anni di storia italiana*, 2 voll., Milano, 1911.
- RONCAGLI G.: *Guerra italo-turca (1911-1912)*, Milano, 1918.
- ROPE C.: *Rome et Berlin. Opérations sur le côtes de la Méditerranée et de la Baltique au printemps de 1888*, Paris, 1888.
- ROPE C.: *Storia diplomatica dell'Etiopia*, Torino, 1910.
- ROSSETTI C.: *Una mancata missione al Congo di Antonio Cecchi*, in "Annali dell'Africa italiana", IV (1941), 2, pp. 503 e segg..
- ROSSI C.: *Il racconto di un guardiano di spiaggia. Traduzione libera della battaglia di Dorking*, Roma, 1872.
- ROUX L.: *La marine marchande*, Paris, 1923.
- SAINT-BON S. DE: *La questione delle navi*, Torino, 1881.
- SALANDRA A.: *L'intervento*, Milano, 1930.
- SALVATORELLI L.: *La Triplice Alleanza. Storia diplomatica 1877-1912*, Milano, 1939.
- SALVATORELLI L.: *Storia d'Europa dal 1871 al 1914*, Milano, 1941.
- SALVEMINI G.: *La politica estera dell'Italia dal 1871 al 1915*, Firenze, 1950.
- SCHINNER W.: *Der oesterreich-italienische Gegensatz auf dem Balkan und an der Adria von seinen Anfänge bis zur Dreibundkrise, 1875-1896*, Stuttgart, 1936.
- SCHWERTFEGER B.: *Amtliche Aktenstücke zur Geschichte der europäischen Politik, 1885-1914*, Berlin, 1925.



- SERRA E.: *L'Italia e la "grande svolta" della politica inglese nel Mediterraneo (1895-1896)*, in "Rivista di studi politici internazionali", XXXIII, 3.
- SERRA E.: *Francesco Crispi e la questione orientale*, in "Il Messaggero", 10 maggio 1966.
- SERTOLI SALIS R.: *Storia e politica coloniale italiana*, Milano, 1936.
- SILVA P.: *Da Lissa a Premuda*, Milano, 1918.
- SILVA P.: *Figure e momenti di storia italiana*, Milano, 1939.
- SILVA P.: *Italia Francia Inghilterra nel Mediterraneo*, Milano, 1939.
- SINGER A.: *Geschichte des Dreibundes*, Leipzig, 1914.
- SIOTTO PINTOR: *Intorno alle voci di cessione dell'isola di Sardegna*, Milano, 1861.
- SOKOL H.: *La guerra marittima dell'Austria-Ungheria*, Roma, 1931.
- Somalia italiana 1885-1895. Documenti diplomatici presentati al Parlamento, ecc.*, XIX Leg., I sess., n. XIII quater, Roma, 1895.
- SOSNOSKI T. VON: *Die Balkanpolitik Oesterreich-Ungarns seit 1866*, 2 Bände, Stuttgart, 1913.
- STEINBERG G.: *Il deterrente di ieri*, Firenze, 1968.
- STENGEL K. VON: *Fünfundzwanzig Jahre deutschen Colonialpolitik*, Innsbruck, 1911.
- STIEVE F.: *Iswolski e la guerra mondiale*, Bologna, 1934.
- Studi per la compilazione di un piano organico della marina italiana eseguiti per ordine del Ministro della Marina*, Torino, 1863.
- SUPINO C.: *Lo sviluppo marittimo nel secolo XIX*, Roma, 1907.
- THOMAZI A.: *La guerre navale dans l'Adriatique*, Paris, 1925.
- TOMMASINI F.: *L'Italia alla vigilia della guerra. La politica estera di Tommaso Tittoni*, Bologna, 1934.
- TORRE A.: *L'Inghilterra di fronte all'occupazione italiana del Dodecaneso*, in *Inghilterra e Italia nel '900*, "Atti del Convegno di Bagni di Lucca", Firenze, 1973.
- TOSCANO M.: *Il patto di Londra*, Bologna, 1934.
- TOSCANO M.: *Le convenzioni militari concluse fra l'Italia e l'Intesa alla vigilia dell'intervento*, in "Pagine di storia diplomatica contemporanea", Milano, 1963, I, pp. 67-76.
- TOSTI A.: *La spedizione italiana in Cina (1900-1901)*, Roma, 1926.
- TRAMOND G., REUSSNER A.: *Éléments d'histoire maritime et coloniale contemporaine*, Paris, 1924.
- Trattati, convenzioni, accordi, protocolli ed altri documenti relativi all'Africa, 1825-1906*, a cura del Ministero degli Esteri, 4 voll., Roma, 1904-1906.
- TUR V.: *Plancia ammiraglio*, Roma, 1959-1960.
- VALLI M.: *Gli avvenimenti in Cina del 1900 e l'azione della R. Marina*, Milano, 1905.

- VECCHJ A.V.: *Storia generale della marina militare*, Firenze, 1895.
- VECCHJ A.V. (JACK LA BOLINA): *Al servizio del mare italiano*, Torino, 1928.
- VERITAS (G. BETTOLO): *La verità sulla marina da guerra*, Roma, 1905.
- VERITAS (G. BETTOLO): *Statistica e Marina*, Napoli, 1908.
- VIGO P.: *Annali d'Italia - Storia degli ultimi trent'anni del secolo XIX*, Milano, 1908.
- VISCONTI VENOSTA E.: *Creta e il conflitto turco-ellenico. Libro verde presentato alla Camera, ecc.*, Atti parlamentari, Leg. XX, I sess., Roma, 1897.
- VITI G.: v. FIORAVANZO G..
- VOCINO M.: *Il protezionismo marittimo dalle origini nei vari Stati*, Napoli, 1912.
- VOLPE G.: *L'Italia nella Triplice Alleanza (1882-1915)*, Milano, 1939.
- VOLPE G.: *L'impresa di Tripoli (1911-1912)*, Roma, 1946.
- WEBSTER R.A.: *L'imperialismo industriale italiano - Studi sul prefascismo 1908-1915*, Torino, 1974.
- ZIMMERMANN A.: *Kolonialpolitik*, Leipzig, 1905.
- ZIMMERMANN A.: *Geschichte der deutschen Kolonialpolitik*, Berlin, 1914.
- ZINGARELLI I.: *La Marina Italiana*, Milano, 1913.
- ZOLI A.: v. ALMAGIÀ G..
- ZUCCONI G.: *La politica italiana nel processo di riavvicinamento franco-italiano (1896-1902)*, in "Rivista di studi politici internazionali", XXVI (1959), 2.

## INDICE ANALITICO



*(Dove non è specificata la nazionalità delle persone o delle unità, è sottinteso che sono italiane; i nomi degli autori sono in MAIUSCOLETTO, a meno che non si tratti di personaggi menzionati nel testo o nelle note; non sono inclusi gli autori citati solamente nella bibliografia).*

## A

Abd-el-Kader: 56.

Abdul Hamid, sultano turco: 255, 256.

Abdullah Bey, magg. turco: 188.

Abissinia: 25, 56, 57, 62, 63.

Abruzzi, L. di Savoia duca degli, amm. : 42, 65, 88, 168, 178, 179, 186, 189, 194, da 231 a 233, 237, 247, 254, 258, 260, 262.

*Accademia navale di Livorno*: 31, 32, 97, 239, 247, 277, 282.

Accinni E., amm.: 9, 71, da 79 a 85, 105.

Acrotiri: 95, 96, 100.

Acton F., amm., min. mar.: 29, 47, 277.

*Adamant*, pir. ted.: 71.

*Admiral Spaun*, nave austr.: 253.

Aden: 58, 61.

Adige, fiume: 259.

Adrianopoli: 200.

Adriatico, mare: 3, 4, 11, 24, 25, 37, 93, da 121 a 124, da 129 a 132, 134, 136, 137, 146, 150, 151, 153, 156, da 161 a 172, 174, 179, 197, 200, 214, da 218 a 220, 227, 229, 231, 235, 237, 238, 241, 242, da 247 a 251, 254, da 257 a 265, 280, 284, 285.

Adua: 56, 77.

Aerhenthal A. L., min. est. austr.: 168.

Agadir: 174.

*Agincourt*, cor. ingl.: 223.

Agiostrati: 186.

Agnesa G., funz. min. est.: 50.

*Agordat*, espl.: 178, 255.

*Agostino Barbarigo*, avv.: 53, 58, 59, 67, 69.

Aja: 51, 121, 184.

Ajaccio: 17, 240.

Akaba: 69.

Albania: 11, 37, 100, da 122 a 124, 133, 164, 179, 194, 197, da 199 a 201, 242, da 252 a 257, 283.

Albenga: 20.

- ALBINI N.: 153, 277.  
*Albuquerque*, cor. portogh.: 73.  
 Alcibiade: 44.  
*Alcione*, torp.: 185.  
 Alessandretta: 226.  
 Alessandria d'Egitto: 216, 225, 235.  
 Alessandro II, re di Serbia: 125.  
*Alexandr I*, cor. russa: 98.  
*Alexandrine*, corv. ted.: 73, 74.  
 Algeri, Algeria: 5, 211, 212, 225, 228, 237, 240, 245.  
 Ali Jusuf, sult. di Obbia: 168.  
 Aliotti, cons. a Durazzo: 252.  
 ALMAGIÀ G.: 231, da 249 a 251, 255, 256, 258, 277, 286.  
 Alpi: 7, 19, 44, 130, 134, 169.  
*Alpino*, caccia: 188.  
 Alsazia: 12, 23.  
 Alula: da 61 a 64, 70.  
*Amalfi*, incr.: 140, 148, 178, 189, 194, 231.  
 Amari G., CF: 62.  
 Amazzoni, rio delle: 88.  
 Ameglio G., gen.: 188.  
*America*, pir.: 182.  
*Amerigo Vespucci*, incr.: 53, 71, 72.  
*Amerigo Vespucci*, nave-scuola: 111.  
 Amero d'Aste Stella M., amm.: 184, 188.  
 Amezaga C. de, amm.: 41, 57, 277.  
*Amiral Charner*, cor. franc.: 98.  
 Amoretti C., CF, poi CV: 61, 62, 99.  
 Ancona: 3, 131, 134, 151, 160, 164, 167, 168, 250.  
*Ancona*, freg.: 53, 54.  
 Andrassy G., canc. austr.: 3.  
 ANDRÉ G.: 205, 211, 224, 225, 255, 277.  
*Andrea Doria*, cor.: 98.  
*Andrea Provana*, cann.: 55, 66, 72, 74.  
 Andreef P., amm. russo: 98.  
*Angora*, cann. turca: 184.  
 Animbali: 102.  
 Ansaldo, soc.: 29, 145.  
*Anson*, torp. ingl.: 98.  
 Antille, mar delle: 73, 87, 88.  
*Antilope*, sambuco: 68.  
 Antivari: 200, da 249 a 251.

- Antonelli, cons. a Buenos Ayres: 77.  
 Anversa: 128, 174.  
 Appennini: 168.  
*Aquibadan*, cor. bras.: 73.  
*Aquila*, avv.: 98.  
*Aquilone*, caccia: 186, 188, 233.  
 Arabia: 67, 69.  
 Arafali: 54.  
 Archico: 54, 56.  
*Archimede*, avv.: 55, 60, 200.  
*Arcona*, freg. ted.: 73.  
*Ardent*, caccia ingl.: 80, 98.  
 Arenzano: 21.  
*Arethuse*, freg. franc.: 73.  
*Aretusa*, incr.: 59, 69, 80, 81, 178.  
 Argentina: 43, 71, 72, 74, 75, 77, 79, 89.  
 ARGUS: v. LIMO.  
 Arminjon V., CV: 105, 277.  
 Armstrong, soc.: 29.  
*Arpia*, torp.: 185.  
*Artigliere*, caccia: 69, 178, 200.  
 Asinara, isola: 240.  
 Asquith, lord. H.H., premier ingl.: 209.  
 Assab: 24, 53, 54.  
*Astore*, torp.: 188, da 194 a 197.  
*Asturie*, pir. ted.: 67.  
 Astypalea: v. Stampalia.  
 Asunción: 72.  
 Atene: da 94 a 96, 99, 100, 222, 235, 236.  
 Athaleh: v. Itala.  
 Atlantico, oceano: 81, da 75 a 77, 88, 153.  
*Atropo*, sommergibile: 233.  
 Aube H.L.T., amm. franc., min. mar.: 2, 29.  
 Aubert C., amm. franc., min. mar.: 174, 221.  
 Aubry A., CF, poi amm.: 82, 178, 179, da 182 a 184.  
 Augusta: 85, da 177 a 179, 182, 229.  
 Austria-Ungheria: 3, da 6 a 12, 23, 25, 36, 38, 46, 73, 92, 93, 96, 97, 100, 101, 103, da 122 a 126, da 128 a 138, 140, 141, 146, 152, 153, da 161 a 163, da 165 a 168, da 170 a 174, 182, 184, 187, 197, 201, 206, 207, 212, 213, da 217 a 221, 225, da 227 a 230, 232, 235, 236, da 241 a 246, da 248 a 255, da 257 a 264, da 283 a 285.



Autori A., marinaio: 115.  
 "Avanti!": 141, 144.  
 Avarna G., amb. a Vienna: 101.  
 Avellan T., amm. russo: 49.  
*Avnillah*, cann. turca: 184.  
*Avvoltoio*, torp.: 98.  
 Aziziah: 181.

## B

Bab-el-Mandeb: 57, 69.  
 BABUDIERI F.: 11, 24, 36, 277.  
 BACCINI G. V.: 141, 144, 146, 151, 168, 214, 241, 277.  
 BAGNASCO E.: 148, 277.  
 Bahia: 74, 83.  
*Bakuin*, pir. ingl.: 88.  
 Balcani: da 3 a 5, 11, 12, da 23 a 25, 122, 124, 125, 128, 133, 167, 168, 177, 191, 196, 199, 200, 205, 232, 242, 244, 284, 285.  
 Baldissera A., gen.: 161, 165, 166.  
 Baltico, mare: 12, 129, da 222 a 225.  
 Banca commerciale italiana: 37.  
 Banca ottomana: 94.  
 Baraldi O., STV: 65.  
*Barbarigo*: v. *Agostino Barbarigo*.  
 BARBERIS L.: 38, 277.  
 Barbosa E. J., cap. bras.: 78.  
 Bardera: 59.  
*Barfleur*, cor. franc.: 98.  
 Bargash ben Said, sult. di Zanzibar: 59, 60.  
 BARGONI F.: 148, 277.  
 Bari: 160.  
 Barone, giurista: 94.  
 Baroni L., commiss. mar.: 65.  
 Barrère C.: 124.  
 Bartorello A., marinaio: 62.  
*Basci-bugak*: 103, 104.  
 Basili N. H., dipl. russo: 224.  
 Basso F., cann.: 115.  
 Batavia: 37, 157.  
 Battenberg: v. *Mountbatten*.  
*Bausan*: v. *Giovanni Bausan*.  
 Bazar Siak: 252.

- Beagle*, incr. ingl.: 73.  
 Beckendorf, amb. russo a Londra: 224.  
 Beilul: 53.  
 Beirut: 178, 184, 198.  
 Belgio: 127, 128, 174, 207.  
 Belgrado: 125, 132.  
 Benadir: 62, 63, 65, 66, 283.  
 Bender Filuk: 68.  
 Bender Kassim: 61, 68.  
 Bender Ziada: 61, 67.  
*Benedetto Brin*, cor.: da 178 a 180, 185, 188, 200.  
 Bengasi: 182, 198.  
 Benham J., amm. USA: 74.  
 Berardelli G. B., STV: 78.  
 Berbera: 57, 67.  
 Berchtold L., min. est. austr.: 246.  
 Bereda: 68.  
 Bergeggi: 20.  
 Berlino: 1, da 6 a 8, da 10 a 13, 16, 23, 27, 41, 45, 52, 58, 92, 95, 96, 124, 126, 127, 129, 131, 132, 137, 203, 227, 232, 255, 284.  
 BERNOTTI R.: 29, 277.  
 Berovich Pascià: 94.  
*Bersagliere*, caccia: 70, 148, 178, 200.  
 Bertelli L., amm.: 47.  
 Bertie, lord F., amb. ingl. a Parigi: 126, 127.  
 Bettolo G., amm., min. mar.: 30, 46, 103, 139, 141, 143, 144, 146, 150, 152, 153, 156, 157, 161, da 167 a 169, 214, 241, da 248 a 250, 277, 281, 286.  
 Biancheri A., CF: 60.  
 Bianchi G.,\* espl.: 53.  
 Bianco A., add. nav. a Parigi: 18.  
 Bimal, tribù somala: 64.  
 Bir Edim: 181.  
 Birmania: 106.  
 Biserta: 17, 18, 26, 93, 134, 171, 212, 217, 221, 228, 240, 262.  
 Bismarck, princ. O. von, canc. ted.: 3, 6, 7, da 13 a 15, 23, 281.  
*Bixio*, espl.: 247.  
*Blitz*, torp. austr.: 98.  
 Bollati R., amb. a Berlino: 232.  
 Bomba, golfo di: 185.  
*Bombe*, torp. franc.: 98.  
 Bompard L. M., amb. franc. a Costantinopoli: 214.  
 Bonassola: 21.

- Bonifacio, bocche di: 5, 217.  
 Bonjean, sen. USA: 28.  
*Borea*, caccia: 186, 188, 194, 248.  
*Borea Ricci B.*, amm.: 178, 180, 182.  
 Borkum, isola: 128, 129, 131.  
 Borneo: 24.  
 BORSA G.: 107, 109, 110, 277.  
 Boscarin G., marinaio: 116.  
 Boselli P.: 27, 35, 37, 39, 41, 152, 155.  
 Bosforo: 125, 192, 199, 200, 212, 217.  
 Bosnia: 4, 101, 122, 132, 137, 174, 183.  
 Bottesini, cons. a Salonicco: 102.  
 Bouët de Willaumetz L. E., amm. franc.: 12.  
*Boxer*, caccia ingl.: 98.  
 Boxers: 105, da 112 a 115.  
 Boyle W. H. D., add. nav. ingl. a Roma: 234, 236.  
 BOZZONI A.: 29, 277.  
 Brasile: da 71 a 96, 118, 280.  
 Brava: 60, da 62 a 65.  
 BRAVETTA V. E.: 250, 278.  
*Breslau*, incr. ted.: 226, 227, 247.  
 Brin B., gen. G. N., min. mar., min. est.: 7, da 28 a 32, 41, 42, 47, 49, 59, 78, 100, 105, 278.  
 Brindisi: 37, 136, 151, 160, 164, 165, 168, 169, 186, 229, 249, 251, 255, 258.  
 Brosch G., CV austr.: 98.  
 Bruck, amb. austr. a Roma: 7.  
 Brueys F. B., amm. franc.: 192.  
*Bruizer*, caccia ingl.: 98.  
 Brun J., gen. franc.: 127.  
 Brunialti A., dep.: 54.  
 Bucarest: 5.  
 Bucci U., TV: 195.  
 Buchanan G. W., amb. ingl. a Pietroburgo: 191, 212.  
 Bu Chanez: 184.  
 Buenos Ayres: 72, 75, 77, 81, 87.  
*Bugeaud*, espl. franc.: 98.  
 Bulgaria: 199, 200.  
*Bulgaria*, pir.: 188, 189.  
 Bulöw, B. von, canc. ted.: 126, 137.  
 Bu Mliana: 181.  
 Bunsen, amb. ingl. a Madrid: 210.  
 Buonasera N., marinaio: 65.

Buona Speranza, capo di: 9.  
 Buono E., CC: 72.  
 Buran Eddin, princ. turco: 255, 256.  
 Bur Gobo: 59.

## C

*Caboto*: v. *Sebastiano Caboto*.  
 Cadorna L., gen.: 255.  
 Cagliari: 43, 160.  
 Cagni U., CV poi amm.: 181, 247.  
 Caimi P., amm.: 53, 54.  
*Caio Duilio*, cor.: 28, 146.  
 Cairo: 43.  
 Calabria: 138, 229.  
*Calabria*, incr.: 66, 69, da 87 a 89, 112, 113, 115, 116, 118, 119, 178, 247, 255.  
*Calatafimi*, pir.: 55.  
 Calchi, isola: 189.  
 Calimno, isola: 189.  
*Calipso*, torp.: 186.  
 Callao: 88.  
 Calvi G., amb. a Berlino: 13.  
 Cambon P., amb. franc. a Londra: 126, 216, 221, 225.  
 Camogli: 37.  
*Camoscio*, sambuco: 68.  
 Campania: 153, 159.  
 Canarie, isole: 75.  
 Candia: 94, 99, 100, 104, 262.  
*Candia*, incr. aus.: 80.  
 Candiani C., CF add. nav. a Londra, poi amm.: 2, 87, 112, 116, 118.  
 Caneva C., gen.: 182.  
 Canevaro F. N., amm., min. mar., min. est.: 47, da 49 a 51, 91, 95, da 97 a 104, 106, da 108 a 110, 121, 277, 278, 280.  
*Canopo*, torp.: 53, 54.  
 Capetown: 25.  
*Capitano Verri*, pir.: 70.  
 CAPONE A.: 29, 49, 278.  
 Caprazoppa: 20.  
*Caprera*, incr.: 56, da 67 a 70, 103, 178, 200.  
*Caprera*, caccia: 98.  
*Capriolo*, sambuco: 68.  
 Caprivi, L. von, canc. ted.: 13, 47.

- CARACCIOLO M.: 261, 263, 278.  
 Caramelli P., marinaio: 65.  
 Caricatori riuniti, soc.: 37.  
*Cariddi*, cann.: 55, 200.  
*Carlo Alberto*, incr.: 87, 111, 112, da 178 a 181.  
 Carloforte: 160.  
 Carlotti, amb. a Pietroburgo: 259.  
 Carlotta E., STV, MO: da 114 a 116.  
 Carnaro, golfo: 167.  
 Carneira de Rocha, amm. bras.: 76.  
 Carnevali A., CV poi amm.: 103.  
 Carniola: 130.  
 CAROCCI G.: 123, 278.  
 Carpeggiani, dep.: 54.  
 Cartagine: 26.  
*Carthage*, pir. franc.: 183, 204.  
 Cartwright F. L., amb. ingl. a Vienna: 190, 191, 212.  
 Casella G., CF: 113, 116, 119.  
 Caso, isola: 189.  
*Cassiopea*, torp.: 182.  
 Cassone F., com.: 105.  
*Castelfidardo*, cor.: 53, 54.  
 Castellammare di Stabia: 169.  
 Castelli: 99.  
 Castelrosso, isola: 188, 189.  
 Castrogiovanni: v. Enna.  
 CASTRONOVO V.: 145, 149, 278.  
 Catalani, inc. aff. a Londra: 8.  
 CATALANO M. C.: 106, 278.  
 Catania: 43, 160.  
 Cattaro, bocche di: 132, 163, 167, 172, 229, 250, 251, 258, 260, 261.  
 Cattolica: 168.  
 Caucaso: 173.  
 Cavour, C. Benso di: 28, 31, 105.  
 Cecchi A., cons. a Aden, espl.: da 58 a 60, 65, 66, 284.  
 Cecconi O., CF: 108, 113.  
 Ce-Fu: 108, 113.  
 Ce-Kiang: da 107 a 109.  
*Centauro*, torp.: 53, 188, 194, 195.  
*Centurion*, nave ingl.: 114.  
 Ceriale: 20.  
 Cerrina Ferroni G., CV: 178.

*Cervo*, sambuco: 68.  
*Cesare*: v. *Giulio Cesare*.  
 Cettinje: 133.  
 Chanac: 195, 197.  
*Chanzy*, cor. franc.: 98.  
*Charleston*, incr. USA: 74.  
*Charner*, cor. ingl.: 99.  
 Chemulpo, baia di: 88, 118.  
 CHIALA L.: 54, 278.  
 Chieti: 43.  
 Chioggia: 160.  
 Chisimaio: 59, 60.  
 Churchill W.: da 203 a 205, 209, 211, 216, 218, 222, 226, 227.  
 Ciad, lago: 50.  
 CIASCA R.: 57, 68, 105, 118, 278.  
 Cicladi, isole: 188.  
*Ciclope*, rimorchiatore: 200.  
 Cile: 71.  
 Ci-Li: 112.  
 Cina: 51, 67, 68, 70, da 105 a 119, 207, 277, 282, 283, 285.  
 Cipro: 93, 101, 206, 209, 225.  
 Cirenaica: 8, 24, 179, da 182 a 184, 198, 203, 235, 278.  
 Cismè: 185.  
*Città di Catania*, pir.: 189.  
*Città di Genova*, pir.: 55.  
*Città di Messina*, pir.: 185, 189.  
*Città di Milano*, nave posa-cavi: 56, 186.  
*Città di Napoli*, pir.: 55.  
*Città di Palermo*, pir.: 189.  
*Città di Siracusa*, pir.: 189.  
 Cittavecchia: 166.  
 Civitanova: 168.  
 Civitavecchia: 134, 160.  
 Clemenceau G.: 174.  
*Climene*, torp.: 186, 194, 195.  
 CLOWES W. L.: 48, 278.  
*Coatit*, espl.: 178, 179, 186, 200.  
 Cobres, isola: 78.  
 Codrington, sir E.: 104.  
 COLLIVA G.: 28, 144, 148, 151, 278.  
 Colombo C.: 72.  
 Colombo G., marinaio: 116.

*Colombo*: v. *Cristoforo Colombo*.

Comandù G., dir. gen. mar. merc.: 40.

Commerciale, soc.: 37.

*Confienza*, cann.: 72.

Congo: 58, 284.

Conrad von Hötzenndorf F., gen. austr.: 137, 168, 183, 232, 279.

Consett, add. nav. ingl. a Oslo: 221.

*Conte di Cavour*, pir.: 53, 188.

Conz U., CV poi amm.: 228.

Coo, isola: 185, 189.

*Corazziere*, caccia: 186.

CORBINO E.: 34, 35, 38, 158, 279.

Corea: 106, 118.

Corfù, isola: 171, 256.

Corinto: 236.

Coritza: 253.

Coronel: 251.

Corrientes: 74.

“Corriere della sera”: 145.

Corsi R., CV poi amm.: 54, 194, 247.

Corsica: 18, 19, 133, 135, 211, 217, 239, 251.

COSTA G.: 198, 279.

Costa dei Somali: 50, 57.

Costantino I, re di Grecia: 236.

Costantinopoli: 91, 94, da 102 a 104, 125, 179, 185, 199, 200, 212, 214, 223, 256.

Courbet A., amm. franc.: 81.

*Courbet*, cor. franc.: 262.

Crabata: 78.

Craddock, com. ingl.: 116.

Cravosio, com.: 105.

Creta: 49, 51, da 91 a 104, 125, 199, 277, 278, 282, 286.

Crispi F., pres. cons.: da 6 a 10, 18, 49, 60, 62, 71, 283, 284.

Crispo A., col.: 100.

*Cristobal Colón*, incr. spagn.: 73.

*Cristoforo Colombo*, incr.: 55, 66, 67, 87, 97, 105.

Croazia: 129, 130.

Cronberg: 131.

Cuba: 49, 87, 247.

Cunfida: 69.

Cuniberti V., col. G. N.: 143.

CURATO F.: 5, 48, 279.

*Curie*, sommergibile franc.: 250.



Currie P., amb. ingl. a Roma: 109, 110, 123.  
*Curtatone*, cann.: 53, 63, 65, 70, 105.  
 Curzola, isola: 249, 258.  
 Cusani, min. a Cetinje: 133, 279, 280.  
 Cutinelli E., amm.: 247.

## D

D'Adda L., ing.: 42.  
*Dague*, caccia franc.: 98, 250.  
 Dahalac, isole: 54.  
 "Daily Mail": 216.  
*Daino*, sambuco: 68.  
 Dalmazia: 37, 129, 130, 132, 164, 167.  
 Dal Verme L., gen.: 134.  
 Danane: 69.  
 Danese V., marinaio: 116.  
 Danilov, gen. russo: 224.  
 Danimarca: 12, 129, 131.  
 D'Annunzio G.: 214.  
 Danovaro: v. Peirano.  
*Danshee*, caccia ingl.: 98.  
*Dante Alighieri*, cor. 169, 233, 247.  
*Danton*, cor. franc.: 231.  
 Dardanelli: 104, 125, 177, da 184 a 188, da 190 a 199, 211, 212, 218, 222, 223, 236, 261, 262.  
*Dardo*, caccia: 185.  
 Darmouth: 80, 102.  
 Dastique du Fournet, amm. franc.: 226.  
 Daùd, tribù somala: 66.  
 Davin, CV add. nav. franc. a Roma: 27, 32, 43, 124, 134.  
 De Brandis A., TV: 78.  
 De Cristofaro F., STV: 65.  
 De Felice, dep.: 252.  
*Delfino*, sommergibile: 233.  
 Delcassé T., min. est. franc.: 123, 125.  
 Delgado, capo: 57.  
 Del Giudice, CF: 57.  
 Delibero A., CC: 54.  
 DE LUIGI G.: 117, 279.  
 De Martino A., min. a Rio de Janeiro, poi a Tokio e a Pechino: 77, 85, 86, da 106 a 111.  
 De Mello C., amm. bras.: 73.

- De Negri G., com.: 105.  
 De Nobili P., dep.: 42.  
 De Orestis A., CF: 77, 78, 85.  
 Derby, lord E. H.: 192.  
 De Renzis F., amb. a Londra: 50, 108.  
 Derna: 179, 182, 183, 185, 198.  
*De Ruyter*, corv. oland.: 73.  
 De Selves, add. nav. franc. a Oslo: 221.  
 Desterro: 73.  
*Detroit*, incr. USA: 74.  
 Deym, amb. austr. a Londra: 9.  
 D'Huart, TV add. nav. franc. a Roma: 157, 196, 215, da 232 a 234, 237.  
 Diego Suarez, isola: 18.  
 "Die Zeit": 127.  
 DI GIAMBERARDINO O.: 26, 279.  
 DI PALMA F.: 38, 279.  
 DI PAOLA L.: 151, 279.  
 Di San Giuliano A., min. est.: 193, 231, 232, 241, 243, 256, 259.  
 Di Somma, TV: 195.  
 Di Stefano A., TV: 77.  
 Dodecaneso: 177, da 188 a 192, 203, 204, 226, 231, 232, 285.  
*Doelwyk*, pir. oland.: 56.  
 Dogali: 55.  
*Dogali*, incr.: 56, 60, 61, 65, da 72 a 74, da 80 a 82, 88.  
 Dollahanta, tribù somala: 67.  
 Domokos: 102.  
*Doria*: v. *Andrea Doria*.  
 Doumergue P.: 224.  
 Draga, regina di Serbia: 125.  
 DRAGNICH A. N.: 132, 279.  
*Dragon*, torp. ingl.: 98.  
*Dresden*, incr. ted.: 226.  
 DRIAULT-LHÉRITIER E.: 92, 94, 95, 101, 117, 279.  
*Dryad*, caccia ingl.: 98.  
*Duca degli abruzzesi*, incr. aus.: 186.  
*Duca di Genova*, incr. aus.: 184.  
*Duilio*: v. *Caio Duilio*.  
 Duma: 212.  
 Durazzo: 200, 201, da 252 a 254, 256.  
 Durbo: 68, 69.

## E

- Eboli G., vice cons. a Santos: 76.  
 Edoardo VII, re d'Inghilterra: 131.  
 Edwards: 123.  
 Egeo, mare: 4, 182, 183, 185, 188, da 190 a 194, da 198 a 200, 203, 205, 210, 216, 223, 225, 236.  
 Egitto: 25, 91, 156, 170, 171, 174, 191, 192, 203, 206, 207, 209, 210, 216.  
 Elba, isola: 17, 136.  
*Elba*, incr.: 66, 69, 70, 80, 88, 108, 109, da 111 a 113, 115, 116, 118, 119, 178.  
 Elbassan: 254.  
 "El Diario": 77.  
*Elester*, torp. austr.: 98.  
*Elettrico*, incr. aus.: 80.  
 Eleusi: 236.  
 Eliott, isole: 136.  
 Elisabetta, imperatrice d'Austria: 123.  
 Elisabetta, regina di Romania: 252.  
*Elitropio, comitato rivoluzionario cretese*: 92.  
*Emanuele Filiberto*, cor.: 31, da 178 a 180, 185, 188, 189, 200.  
 Emden: 128, 129.  
 Ems, fiume: 128, 129.  
 Enna: 26, 155.  
 Enos: 199.  
 Enrico, principe di Prussia: 47.  
 Eolie, isole: 37.  
*Epidemie*: da 74 a 76.  
 Epiro: 255.  
 Ereg: 67.  
*Eridano*, pir.: 55.  
*Erin*, cor. ingl.: 223.  
 Eritrea: 54, 57, 70, 278, 283.  
 Ertogrul, forte: 186, 187.  
 Erzegovina: 4, 101, 122, 137, 174, 183.  
*Esploratore*, avv.: 53, 54.  
 Essad Pascià: 252, 255, 256.  
*Etna*, incr.: 56, 66, 72, 73, 80, 87, 95, 98, 111, 255, 257.  
*Etruria*, torp.: 56, 80, 87, 89, 200, 255.  
*Ettore Fieramosca*, corv.: 53.  
*Ettore Fieramosca*, incr.: 66, 80, 81, 87, 88, 117, 118.  
*Euridice*, caccia: 98.  
*Euro*, caccia: 185.  
*Europa*, pir.: 55, 188.

## F

- FACCÌ G. B.: 117, 280.  
*Falco*, espl.: 98.  
 Falkland, isole: 251.  
 Fanciulli L., cann.: 116.  
 Faramond, CF add. nav. franc. a Berlino: 212, 241.  
 Faravelli L., amm.: da 178 a 182, 184, 185.  
 Farsalo: 102.  
 Fashoda: 46, 50.  
*Fauvette*, yacht turco: 69.  
 Favignana: 239, 240.  
*Fearless*, incr. ingl.: 98.  
*Febbre gialla*: da 74 a 76.  
 Fecarotta M., CF: 58, 59.  
 Fenzi, TV: 195.  
 Ferdinando II, re delle Due Sicilie: 75.  
 FERRANDO L.: da 54 a 57, 59, 61, 62, 64, 280, 283.  
 Ferrara, TV: 61.  
 Ferraro P., TV: 69.  
 Ferri E., dep.: 144.  
*Ferrovie*: 1, 2, 6, da 19 a 22, 34, 169, 208.  
*Ferruccio*, incr.: da 178 a 180, 184, 185, 200, 201.  
*Fieramosca*: v. *Ettore Fieramosca*.  
 FILETI V.: 118, 283.  
*Filiberto*: v. *Emanuele Filiberto*.  
 Filippine, isole: 49.  
 Filonardi V., cons. a Zanzibar: da 60 a 62, 64.  
 Filosa G., marinaio: 67.  
 Finale: 20, 21.  
 Findlay, M. C., min. ingl. a Oslo: 221.  
 Finlandia: 173.  
 FIORAVANZO G.: 26, 55, 56, 63, 66, 147, 148, 280, 281, 283, 284, 286.  
 Firenze: 1, 43, 161.  
 Fisher, lord G., amm. ingl.: 125, 126.  
 Fiume: 130, 167.  
*Flamingo*, torp. austr.: 98.  
*Flavio Gioia*, incr.: 71.  
 Flessinga: 128.  
 FLORE V. D.: 30, 32, 38, 54, 138, 152, 153, 158, 160, 280.  
 Florio, soc.: 36.  
*Forbin*, incr. franc.: 98.

*Forte*, caccia ingl.: 98.

Fortis A.: 134.

Fourichon M., amm. franc., min. mar.: 12.

Francesco Ferdinando, arciduca ereditario d'Austria: 253.

Francesco Giuseppe, imperatore d'Austria: 123, 128, 129, 138.

*Francesco Morosini*, cor.: 98.

Franchetti R., dep.: 143, 144, 150.

Francia: 1, da 5 a 8, da 11 a 13, da 16 a 18, 23, 26, 29, 36, 38, 45, 46, 50, 73, 81, da 92 a 97, 100, 103, 106, 108, 113, 123, 126, 127, 132, 134, 135, 152, 161, 162, da 170 a 174, 183, 184, 187, 189, 191, 193, 203, 204, da 206 a 208, da 210 a 214, da 216 a 221, da 224 a 226, da 228 a 230, da 235 a 237, 239, 241, 245, 246, 250, 251, 259, 260, 262, 263, 285.

*Freccia*, caccia: 198, 215.

Friedrichsruhe: 6.

Frisone, isole: 128.

Friuli: 169.

FRIZ G.: 24, 25, 55, 57, 71, 72, 75, 89, 105, 171, 241, 280.

*Fuad*, pir. turco: 96.

Fuad, princ. turco: 255.

*Fulmine*, caccia: 182, 233.

Funke, von, add. mil. ted. a Madrid: 5.

## G

*Gabbiano*, torp.: 148.

GABRIELE M.: da 2 a 4, 7, 8, 18, 22, da 24 a 26, 28, 29, da 31 a 33, 42, 46, 55, 57, 71, 72, 75, 77, 89, 105, 121, 124, 133, 149, 153, 155, 167, 171, 183, 207, 214, 216, 226, 229, 241, 252, 261, 280.

Gadames: 50.

Gaeta: 151, 229.

Galata: 95.

*Galileo Galilei*, avv.: 55, 67, 70.

Gallipoli: 125.

Gallo, capo: 240.

GALUPPINI G.: 31, 151, 281.

Ganane: 59.

Gargano: 261.

Garian: 181.

Garibaldi G.: 97.

Garibaldi M.: 42.

*Garibaldi*, corv.: da 53 a 55, 58.

*Garibaldi*, incr.: 31, 87, 148, da 178 a 180, da 184 a 186, 201, 233.

*Garibaldino*, caccia: 69, 178.

Garioni V., col.: 117.

Gasparrini G., commiss. mar.: 65.

Gattela, dep.: 54.

Gavotti G. F., amm.: 134.

Gazay, giurista: 94.

*Gazzella*, sambuco: 68.

Genova: 1, 19, 21, 22, 31, 37, 40, 43, 44, 93, 97, 123, 135, 151, 153, 159, 239, 240, 250.

Genova, T. di Savoia duca di, amm.: 47, 57, 80.

Geoffroy, amb. franc. a Madrid: 210.

Gerba, isola: 184.

Germania: da 6 a 9, da 12 a 15, 23, 34, 41, 42, 44, 47, 48, 51, 59, 60, 63, 73, 92, 93, da 95 a 97, 100, 101, 103, 106, 113, 121, 124, da 126 a 132, 137, 141, 152, 162, 175, 203, da 205 a 207, 209, 212, 216, 220, 221, 224, 226, 232, 241, 245, 246, 248, 252, 264, 281, da 283 a 285.

Germinet, amm. franc.: 211.

Gevad Pascià: 102, 103.

Ghaledi: 65.

Gherar: 54, 56.

Gianturco E.: 159.

Giappone: 38, 44, 49, da 105 a 108, 118, 125, 126, 162.

*Giava*, pir.: 117.

Gibilterra: 37, 93, 121, 174, da 205 a 207, 216, 221, 227, 237.

Gibuti: 56.

Giers M. N., amb. russo a Costantinopoli: 224.

Gignot C., add. nav. franc. a Londra: 174.

Ginevra: 123.

Giolitti G., pres. cons.: 47, 123, 146, 156, 183, 187, 193, 196, 259, 278, 281.

GIORGERINI G.: 28, 148, 281, 283.

Giorgio I, re di Grecia: 101, 103, 236.

Giorgio, princ. di Grecia, amm.: 103, 104.

*Giovanni Bausan*, incr.: 55, 72, 73, 80, 98, 200.

Giuba, fiume: da 58 a 60.

*Giuliana*, nave aus.: 70.

*Giulio Cesare*, cor.: 233.

*Glauco*, sommergibile: 148.

Gladstone lord H.: 25.

GNIFETTI F.: 148, 280, 281.

*Goeben*, incr. ted.: 216, 226, 227, 239, 245, 247.

- Goluchowski A., min. est. austr.: 10, 13, 16, 122.  
 Gonçalves, amm. bras.: 74.  
 Gorgona, isola: 240.  
 Gortchakof, princ. A. M.: 192.  
 Goschen, amb. ingl. a Vienna e Berlino: 127, 137.  
 Gottardo, pir.: 54.  
 Governolo, corv.: da 65 a 67, 69, 70, 105, 178.  
 Grabau C., TV: 68, 69, 78.  
 Granatiere, caccia: 178.  
 Gran Bretagna: 7, 9, 10, 12, 13, 15, 25, 41, 44, 46, 49, 50, 57, 63, 68, 73, da  
 92 a 97, 100, 101, 103, 104, da 106 a 108, 113, da 125 a 132, 143, 152,  
 162, da 170 a 174, 187, 192, da 203 a 207, 210, da 212 a 214, da 216 a  
 228, 230, 236, 239, 245, 246, 259, 260, 263, 264, 281, 285.  
 Grapen F., uff. ted.: 67.  
 Grassi M., CV: 259, 260, 262.  
 Gravosa: 167.  
 Graziani L., CF: 67.  
 Grecia: 25, 92, da 94 a 104, 125, 132, 162, 171, 199, 200, 222, 223, 235,  
 236, 253, da 255 a 257, 279.  
 Gregante F., marinaio: 65.  
 Grenet F., amm.: da 110 a 112, 168.  
 Grey sir E., min. est. ingl.: 126, 127, 131, 137, 187, 190, 191, 212, 216, 221,  
 222, 234, 246, 251, 259.  
 Grierson, gen. ingl.: 127.  
 Grigorovitch I. K., min. mar. russo: 223, 224.  
 GROPALLO T.: 36, 37, 281.  
 Grosiastchy, incr. russo: 98.  
 Grossa, isola: 130.  
 Grysonadi: 102.  
 Guadagnini G.: 82.  
 GUAITA E.: 29, 281.  
 Gualterio E., amm.: 98.  
 Guardafui, capo: 57, 64, 68, 69.  
 GUÊZE R.: 30, 281.  
 Guevara I., CV: 55, 56.  
 Guglielmo II, imperatore di Germania: 47, 126, 201, 281.  
 Guglielmo, canale: 131.  
 Guichard, col. franc.: 175, 211, 216, 246.  
 Guppy, soc.: 29.  
 Guzolini L., guardiam.: 65.



## H

Hafun: 61, 67.  
 Halepa: da 91 a 95, 99, 100.  
 Haldane, lord: 127, 203.  
 HALLMANN: 126, 281.  
 Hamidié, forte: 180.  
*Hamidié*, incr. turco: 200.  
*Hanke*, corv. ingl.: 98.  
 Hankow: 107.  
 Hanotaux G., min. est. franc.: 96.  
*Harpie*, torp. austr.: 98.  
*Harrier*, caccia ingl.: 98.  
 Harris R., amm. ingl.: 98, 102.  
 Haus A., amm. austr.: 228, 250.  
 Havas, agenzia: 184.  
 Heib Mursala, tribù somala: 66.  
 Helles, capo: 194, 195.  
 Hierapetra: da 98 a 100.  
 Hiltbrand, amm. russo: 114.  
 Himalaia: 106.  
 Hinke, amm. austr.: 98.  
 Hyères: 240.  
 Hodeida: 55, 57, 69, 70.  
 HOLLIDAY F. B. M.: 14, 281.  
 Hollmann: 14, 15.  
 Homs: 182.  
 Hong-Kong: 107, 110.  
*Hood*, cor. ingl.: 93.  
 HURD A. S.: 13, 281.  
*Hussar*, corv. ingl.: 68, 125.  
*Hydra*, cor. greca: 95.

## I

IBEA, soc. ingl.: 60, 62.  
 Icaria, isola: 188.  
 Illig: 68.  
 "Il Messaggero": 10, 284.  
 "Il Politico": 110, 277.  
 "Il Risorgimento": 244, 284.  
 "Il Veltro": 33, 153, 280.  
 Imam Hamer, sult. somalo: 64.

Imbro, isola: 186, 222, 223.  
 Imperiali G., amb. a Londra: 191, 252, 259.  
*Inconstant*, avv. franc.: 22.  
 Incoronato E., CF poi CV: 64, 66, 105, 107, 109.  
*Inflexible*, incr. ingl.: 245.  
 India: 9, 216.  
 Indiano, oceano: 53, 57, 62, da 64 a 66, da 68 a 71, 150, 151.  
 Indocina: 106.  
 Inghilterra: v. Gran Bretagna.  
*Invincible*, incr. ingl.: 245.  
 Ippen, giurista: 94.  
 Iquitos: 88.  
*Iride*, espl.: 98, 253.  
 Isola delle femmine: 240.  
 Isola Grande: 86.  
 Isonzo, fiume: 134, 168, 251.  
 Istria: 130, 248.  
 Itala: 62, 63, 65.  
*Italia*, cor.: 81, 97.  
 Italia, soc.: 37, 156.  
 Italo-brasiliana, soc.: 37.  
 Izzadin: 102.  
 Izzet Pascià: 255.

## J

Jackson H. B., amm. ingl.: 216.  
 JACQUET E.: 91, 99, 103, 282.  
 Jade, canale: 128.  
 "Jane's Fighting Ships": 143.  
*Jean Bart*, cor. franc.: 250.  
 Jonie, isole: 171.  
 Jonio, mare: 4, 151, 156, 174, 179, 200, 246, 280.  
 Jonnart C., min. est. franc.: 225.  
 Jugoslavia: 132, 279.  
 Jusselin, TV franc.: 136, 137.  
 Jusuf Ali, sult. di Obbia: 61, 62, 68.

## K

*Kaiserin Augusta*, incr. ted.: 95, 98.  
 Kalalaka: 102.  
 Kalitea: 188.

- Kalnoky G., min. est. austr.: 7, 9.  
 Karageorgevic, dinastia: 125.  
 Karatheodori Pascià: 92.  
*Kenek*, pir. egiz.: 69.  
 Khalifa ben Said, sult. di Zanzibar: 60, 62.  
 Kiamil Pascià: 196.  
 Kiao-Chow: 106, 108.  
*Kiebitz*, torp. austr.: 98.  
 Kiel: 31, 129, 232.  
 Kiligj Bar: da 195 a 197.  
 Kirklireli: 200.  
 Koellner, CV austr.: 98.  
*Komet*, torp. austr.: 98.  
 Kor Dakilat: 56.  
*Krache*, torp. austr.: 98.  
 "Krasnji Archiv": 222, 223.  
*Kronprinzessin Stephanie*, cor. austr.: 98.  
 Kronstadt: 48.  
 Krupenski, amb. russo a Roma: 259.  
 Krupp, soc.: 145.  
 Kum Kalè, forte: 187, 195.  
 Kyssamo: 100.

## L

- LA BOLINA JACK: v. VECCHJ A.V.  
 Labouchère H., dép. franc.: 8.  
 La Canea: 92, 94, 95, 99, 100, 104.  
 Lafolè: 65, 66.  
 Lage: 78.  
 Lagoa dos Patos: 85.  
 Lagowsky, giurista: 94.  
 La Maddalena: 151, 160, 169, 217, 226, 229, 234, 239, 241.  
 LAMPERTICO F.: 117, 282.  
*Lampo*, caccia: 185.  
 Lamu: 59.  
*Lanciere*, caccia: 186, 189.  
 LANGER W. L.: 4, 48, 282.  
 Lang-Fang: 115.  
 Lansdowne, lord H. C.: 123, 126.  
 "La Patria": 151.  
 Lapeyère, amm. franc.: 262.

- La Spezia: 19, 21, 22, da 42 a 44, 58, 80, 140, 150, 151, 160, 169, 178, 215, 226, 229, 237, da 239 a 241.
- Launay, de, amb. a Berlino: 7.
- LAURENS A.: 250, 282.
- Lauria*: v. *Ruggero di Lauria*.
- Le Bris, amm. franc.: 245.
- “L'économiste français”: 26.
- Lega navale italiana*: da 42 a 46, 134, 282.
- Le Léon, TV franc., poi CF add. nav. a Roma: 16, 17.
- “Le Matin”: 213.
- Lemno, isola: 222, 223.
- “Le Messenger d'Athènes”: 97, 104.
- Leonardi Cattolica P., amm., min. mar.: 156, 178, 179, 185, 193, 194, 215.
- Leonardo da Vinci*, cor.: 233.
- Léon Gambetta*, incr. franc.: 250.
- Leopard*, caccia austr.: 98.
- Lepanto*, cor.: 81.
- Lero, isola: 189, 194, 195.
- Lesbo, isola: 186.
- Lesina, isola: 166, 249.
- LEVA F.: 63, 71, 76, 87, 88, 107, 108, 111, 114, 282.
- Levanto: 21.
- Libia: 50, da 177 a 184, 187, 190, 194, 198, 200, 203, 226, 231, 232, 264, 282.
- Lido*, rimorch.: 68.
- Lieven, princ. di, amm. russo: 223.
- Liguria: 153, 154, 159.
- Liguria*, incr.: 70, 74, 75, 88, 98, 111, 118, 178, 182.
- Lima: 43, 88, 97.
- Liman von Sanders O., gen. ted.: 223.
- LIMO G.: 42, 277, 282.
- Li-Ping-Hen: 112.
- Lipso, isola: 189.
- Lissa: 24, 27, 28, 32, 97, 143, 236, 261, 280, 284.
- “L'Italia”: 123.
- Livorno: 1, 22, 31, 32, 135, 160, 233, 239, 240.
- Lloyd austriaco, soc.: 24, 36, 123.
- Lloyd italiano, soc.: 37, 157.
- Lloyd sabaudo, soc.: 37, 256, 257.
- Loano: 135.
- Lockroy E. E., min. mar. franc.: 17.
- Lombardia*, incr.: 66, 68, 69, 75, 76, 87, 18, 178, 226.

Lomonaco A.: 82.  
 Londra: 2, 5, da 8 a 10, 12, 17, 23, 43, 50, 67, 96, 97, 126, 127, 131, 173, 174, 184, 200, 203, 204, 207, da 210 a 213, 215, 216, da 220 a 226, 229, da 245 a 247, 252, da 259 a 261, 285.  
 Lorena: 12, 23.  
 Losanna: 197.  
 Lovcen: 250.  
 Lovera De Maria G., amm.: 44, 105.  
 Luccheni L.: 123.  
 Luleburgaz: 200.  
 LUMBROSO A.: 32, 282.  
 Luzzatti L., pres. cons.: 126, 158.

## M

Maccaroni C., TV: 69.  
 MacDonald sir C., amb. ingl. a Pechino: 108.  
 Macedonia: 93.  
 Macerata: 43.  
 Mad Mullah: da 67 a 69.  
 Madrid: 5, 210.  
 Maffei F., CF: 65, 66.  
 Magadoxo: v. Mogadiscio.  
 Magellano, stretto di: 71, 88.  
*Magenta*, corv.: 105.  
 Magliano, min. a Rio de Janeiro: 76, 77.  
 Magnaghi G. B., amm.: 73.  
*Magon*, incr. franc.: 73.  
*Magra*, nave-cisterna: 55.  
 Maissa, vice cons. a Suakin: 58.  
 Malpasso: 20.  
 Malta: 26, 93, 131, da 170 a 172, 174, 191, da 203 a 210, 212, da 216 a 219, 221, 225, 228, 229, 235, 238, 239, 247, 262.  
 Mancini P. S., min. est.: 54, 58, 59.  
 Manciuria: 106.  
 Manfredonia: 134, 164.  
 Manfron S., cann.: 116.  
 MANFRONI C.: da 183 a 185, 193, 249, 250, 262, 282.  
 Manica: 12, 25, 128, 175, 220, 245.  
 Manning, brig. gen. ingl.: 67.  
*Manouba*, pir. franc.: 183, 204.  
 MANTEGAZZA V.: 42, 175, 211, 214, 282.

- Manusardi E., CC: 117.  
*Marabu*, torp. austr.: 98.  
 Maraia: 61.  
*Maranho*, freg. bras.: 85.  
*Marcantonio Colonna*, avv.: 55, 67.  
 Marche: 159.  
 Marchese C., CF: 54.  
*Marco Polo*, incr.: 31, 66, 69, 98, da 105 a 107, 109, 111, 118, 178, 182, 247.  
 MARDER A. J.: 2, 7, 18, 48, 143, 166, 174, 199, 203, 207, 210, 216, 220, 223, 224, 227, 239, 245, 247, 262, 263, 282, 283.  
 Marfa: 208.  
*Maria Theresia*, incr. austr.: 98.  
*Marie*, pir. ted.: 67.  
 Marielli P., capo cann.: 116.  
 Marienbad: 212.  
 "Marine Rundschau": 263.  
 Marittima italiana, soc.: 156.  
 Marmara, mare di: 199.  
 Marocco: 5, 11, 26, 125, 126, 211, 279.  
 Marsa Scirocco: 208, 209.  
 Marsa Tobruk: 182, 185.  
 Marsala: 247.  
 Marsiglia: 5, 93, 240, 245.  
 Marsili G., cann.: 116.  
 Martinica, isola: 18.  
 Marzolo, CV: 194.  
 Mascate: 57, 60.  
 MASI C.: 106, 283.  
 Massaua: da 53 a 56, 58, 69, 278, 283.  
 Matapan, capo: 236, 262.  
 Mati: 102.  
 Mattei F., isp. G. N.: 28.  
 Matthews T., gen. ingl.: 60.  
*Mattignies*, incr. franc.: 98.  
 MAY A. J.: 7, 11, 283.  
 Mazza L., marinaio: 116.  
 MAZZETTI M.: 6, 283.  
 Mecca: 67.  
 Medara, cons. a La Canea: 92, 104.  
 Medi: 67.

- Mediterraneo, mare: 1, da 3 a 10, 12, 16, 18, da 23 a 26, 36, 37, 40, 45, da 47 a 51, 71, 91, 93, 97, 121, 123, 125, 126, 129, 130, 132, 139, 141, 150, 153, 161, 162, da 170 a 175, 182, 183, da 190 a 192, da 203 a 220, da 223 a 231, 235, da 237 a 241, da 244 a 246, 250, 254, da 261 a 264, da 281 a 285.
- Megiste: v. Castelrosso.
- Melegari L. A., min. est.: 4.
- Melene: 102.
- Melluso F., cann.: 116.
- Menabrea L. F., gen., pres. cons.: 32.
- Mendelia: 185.
- Menelik: 56, 76.
- Merca: 60, da 62 a 65.
- Mercantile, marina*: 23, 27, 32, da 33 a 41, 53, 107, da 152 a 160, 279, 280, 283, 284, 286.
- Mercier de Lostend M., add. nav. franc. a Londra: 174.
- Merlin*, corv. ingl.: 68.
- Messageries Maritimes, soc.: 36.
- Messaggero*, avv.: 53.
- Messina: 22, 43, 58, 71, 134, 138, 150, 151, 209, 218, 229, 234, da 238 a 240, 281.
- Mestre*, goletta: 55.
- Metelino, isola: 185.
- Miaulis*, cor. greca: 96.
- Midye: 199.
- Migiurtinia: 57, 61.
- Milani A., capo cann.: 116.
- Milano: 43, 122.
- Millo E., CV, poi amm., min. mar., MO: 186, 189, da 193 a 196, 231, 279.
- Milo, isola: 125.
- Mindello*, corv. portogh.: 73.
- Minerva*, espl.: 55, 178.
- Minghetti*, pir.: 117.
- Min, fiume: 81.
- Minisini E., guardiam.: 116.
- Mirabello C., CV poi amm., min. mar.: 2, 55, 68, 118, 135, 138, 139, 146, 148, 151, 157, 161, 168.
- Miseno*, brig.: 55.
- Misurata*, pir.: 70, da 252 a 254.
- Mitilene: 183.
- Mogadiscio: 60, da 62 a 66.
- Mohammed ben Abdallah: v. Mad Mullah.



Moka: 57.  
 MOLLI G.: 54, 283.  
 Moltke H.: 248.  
 Monfalcone: 249.  
 Mongiardini F., CF: 65, 66.  
*Montebello*, incr.: 98.  
 Montecuccoli R., amm. austr.: 214.  
 Montenegro: 124, 132, 133, 199, 200, 242, da 249 a 251.  
 Montevideo: 71, 72, 75, 81, 87.  
 Monts, amb. ted. a Roma: 126.  
 Moreno U., TV: 195.  
 MORI R.: 8, 283.  
 Morin E. C., amm. min. mar.: 32, 35, 158.  
*Morosini*: v. *Francesco Morosini*.  
 Mosa, fiume: 174.  
 Mountbatten, L. A. di Battemberg: 245, 246.  
 Mozambico: 57.  
 Muggia: 167.  
 Munir Pascià, gen. turco: 181.  
 Muricchio V., col.: 253.  
 Mussa Kiasim, Mufti di Tirana: 256.  
 Mustafà Androki: 256.  
*Mutsahel*, sambuco: 57.

## N

Nabi Bey, amb. turco a Roma: 251.  
 Nagara, capo: da 195 a 197.  
 NANI A.: 28, 148, 281, 283.  
 Napoletana, soc.: 37.  
 Napoli: 1, 19, 29, 31, 43, 47, 54, 112, 123, 150, 151, 159, 160, 169, 197, 209, 237.  
*Napoli*, cor.: 30, 178, 182, 189.  
 Narenta, fiume: 248.  
*Nasser*, sambuco: 57.  
 Natal (Brasile): 82.  
 Natal (Sud Africa): 25.  
 Nathan E.: 42.  
 "National Zeitung": 130.  
*Navarin*, cor. russa: 98.  
 Navarino: 191.  
 Navigazione generale italiana, soc.: 24, da 36 a 38, 54, da 155 a 157, 160.

- Nederland, soc.: 37, 157.  
 Negri C.: 57, 58.  
 Nelson O.: 44.  
*Nembo*, caccia: 186, 188, 195.  
 Nemitz, CF russo: 224.  
 Nenkušov, cap. russo: 224.  
*Neptune*, incr. franc.: 93.  
 Nero, mare: 18, 48, 49, 93, 125, 172, 191, 192, 199, 211, 212, 217, 218, da 222 a 224, 236.  
 Nervi: 21.  
 "Neue Freie Presse": 199.  
*Newark*, incr. USA: 74.  
 New York: 72, 81.  
*New York*, incr. USA: 74.  
*Nibbio*, torp.: 98.  
 Nicaria: v. Icaria.  
 Nicobare, isole: 24.  
*Nicolas I*, cor. russa: 98.  
 Nicola II, zar di Russia: 222.  
 Nigra C., amb. a Vienna: 51, 121.  
 Nikolaiev: 223.  
*Nile*, cor. franc.: 98.  
 Nilo, fiume: 192.  
 Nim-Rod: 107.  
 "Nineteenth Century": 13, 48, 281.  
 Ning-Po: 107.  
 Nisiro, isola: 189.  
 Nizza: 19, 240, 251.  
 Noli: 20.  
*Nord America*, incr. aus.: 80.  
 Nord, mare del: 12, 129, 130, 204, 209, 213, 220, 221, 245.  
 Normandia: 245.  
*Normann*, pir. norvegese: 69.  
 Norvegia: 126.  
 Novi Pazar: 122, 132, 137.  
 "Nuova Antologia": 15, 117, 261, 280.  
*Nymphe*, incr. ingl.: 98.

## O

Obbia: 61, 63, 64, 68.  
 O'Beirne H.: 212.  
 Obrenovic, dinastia: 125, 132.  
 Olanda: 73, 127, 128, 152.  
*Oldenburg*, torp. ted.: 98.  
 Olivieri A., STV, MO: 113, 116.  
 Olivieri G., uff. macch.: 65.  
 Orange: 25.  
 Orhanié, forte: 186, 187.  
*Orione*, torp.: 148, 188.  
 ORLANDI R.: 283.  
*Orsa*, torp.: 188.  
 Oslo: 221.  
 Osmanli, dinastia: 255.  
 Osman Mahmud, sult. dei Migiurtini: 61, 62, 67.  
*Ostro*, torp.: 185, 189.  
 Otranto: 122, 136, 164, 171, 229, 231, 241, 249, 251, 254, 257, 260, 261.  
 Ottawa: 227.  
 Ouchy: 70.

## P

Pacifico, oceano: 18, 71, 88.  
 Padova: 161.  
 Painelli O., tromb.: 115.  
 Paita: 42.  
 Paladini O., CF: 69.  
 Palermo: 43, 156, 160, 209.  
*Palinuro*, brig.: 55.  
 Palumbo G., amm.: 85, 105, 118.  
 Palumbo, cons. a Rio de Janeiro: 77.  
 PANIKKAR K. M.: 106, 283.  
 Pantano F., dep.: 152, 155, 158, 159.  
*Panther*, cann. ted.: 174.  
 Paolini F., TV, MO: 113, 116.  
 Pao-Ting-Fu: 113, 114.  
*Papin*, avv. franc.: 22.  
 Paraguay: 72.  
 Parahiba: 82.  
 Paraná, rio: 72, 74, 87.  
*Paranahiba*, corv. bras.: 76, 80.

- Pareto V.: 28.  
 Parigi: 2, 3, 12, da 16 a 18, 23, 43, 49, 50, 123, 175, 196, 204, 207, 211, 213, 216, 225, 245, 251, 259, 261, 263.  
 Parma: 19.  
 Parodi e Peirce, soc.: 156.  
*Partenope*, espl.: 80, 98, 178, 182.  
 Partenopee, isole: 37.  
 Partheni, baia di: 194, 195.  
 Pasic N.: 132.  
 Passero, capo: 213.  
 PASTORELLI P.: 100, 122, 283.  
 Patmo, isola: 189.  
 Patris G., amm.: 248, da 255 a 257.  
 Pechino: 106, da 108 a 111, da 113 a 117, 119.  
 Pedro II, imperatore del Brasile: 75.  
*Pegaso*, torp.: 53, 148, 186, 194.  
 Pei-Ho, fiume: 114, da 116 a 118.  
 Peirano e Danovaro, soc.: 36.  
 Peixoto F., maresc. bras.: 73.  
 PELLEGRINI E.: 13, 15, 283.  
 Pelloux L., gen., pres. cons.: 49, 97, 106, 110.  
 Pernambuco: 75, 76, 82.  
*Pernambuco*, freg. bras.: 85.  
 Persano C. Pellion di, amm., min. mar.: 31, 32, 282, 283.  
*Perseo*, torp.: 186, 194, 195, 197.  
 Perù: 43, 71, 87, 88, 97.  
 PESTALOZZA C.: 106, 283.  
 Pe-Tang: 116.  
 Piacenza: 19.  
 Piacenza D., cann.: 116.  
 Piaggio, soc.: 36, 156.  
 Picar A., min. mar. franc.: 174.  
 Pichon S., min. est. franc.: 134, 174.  
*Piemonte*, incr.: da 65 a 67, 69, 70, 77, 80, 81, 86, 87, 89, 93, 98, 111, 118, 178, 255.  
 Pietraligure: 20.  
 Pietro I, re di Serbia: 125.  
 Pietroburgo: 23, 92, 96, 125, 126, 137, 212, 222, 224.  
 Pireo: 96, 101.  
*Pisa*, incr.: 89, 139, 140, 148, 178, 189, 233, 247.  
*Pisani*: v. *Vettor Pisani*.  
 Piscopi, isola: 189.

- PISTOLESE G. E.: 118, 283.  
 Plata, rio de la: da 71 a 75, 79, 83, 84, da 87 a 89.  
 PO G.: da 54 a 57, 59, 61, 62, 64, 146, 250, 262, 280, 283.  
 Poincaré H.: 184, 210, 214.  
 Poitiers: 211, 246.  
 Pola: 3, 130, 132, 136, 163, 164, 250, 251, 257, 258, 261.  
 POLLINA P. M.: 148, 280, 283.  
 Pollio A., gen.: 232.  
 Polonia: 173.  
*Pomona*, corv. ingl.: 68.  
*Pontiere*, caccia: 215.  
 Pontine, isole: 37.  
 Ponza di San Martino G., CC: 256.  
 Porcelli G., CF: 61, 62.  
*Porpoise*, corv. ingl.: 68.  
 Portal, cons. ingl. a Zanzibar: 63.  
 Port Arthur: 106.  
 Port Dunford: v. Bur Gobo.  
 Portland: 81.  
 Port-le-Bouc: 240.  
 Porto Empedocle: 160.  
 Portofino: 21, 241.  
 Portogallo: 73.  
 Porto Torres: 160.  
 Portovecchio: 17.  
 Port Said: 54, 93, 216.  
 Port Tajer: 130.  
*Possandnik*, caccia russo: 98.  
 Potsdam: 47.  
 Pottier E., amm. franc.: 98, 99, 102, 103.  
 Pozzuoli: 29.  
 PRASCA E.: 28, 283.  
 Premoli C., STV: 113.  
 Presbitero E., amm.: 185, 187, 188.  
 Preva F., CF: 60.  
 PREVOST PARADOL L.: 25, 283.  
 PRIBRAM A. F.: 5, 284.  
*Principe Amedeo*, cor.: 54.  
*Principessa Clotilde*, corv.: 105.  
 Princivalle E., TV: 78.  
 Prinetti C., min. est.: 124, 125.

*Procione*, torp.: 53, 54, 186.  
*Provana*: v. *Andrea Provana*.  
 Provenza: 8.  
 Prussia: 12.  
 Psithos: 189.  
 Puerto Alegre: 82.  
 Puglia: 159, 229.  
*Puglia*, incr.: 66, 69, 89, 118, 178.  
*Puglia*, soc.: 37, 156, 248.

## Q

*Quarto*, espl.: 201, 233, 247.  
 Quirighetti F., dirett. dogane: 65.

## R

Racchia C. A., amm, min. mar.: 47, 105.  
*Racer*, incr. ingl.: 73.  
 Raggio, soc.: 36.  
 Ragusa: 163, 167.  
 Raheita: 57.  
 Randaccio, dirett. gen. mar. merc.: 40, 46.  
*Rapido*, avv.: 57, 61, 62, 105.  
 Ras Awath: 62.  
 Ras el Kyl: 62.  
 Ras el Tin: 121.  
*Rashadieh*, cor. turca: 223.  
 Ras Mudur: 54.  
 "Rassegna italiana": 118, 183.  
 Ravenna: 160.  
 Recco: 21.  
*Re di Portogallo*, cor.: 97.  
*Re d'Italia*, nave-ospedale: 200.  
 Reed E. F., ing. nav. ingl.: 28.  
 Refuge Bay: v. Chisimaio.  
 Reggio Calabria: 19, 138, 160.  
*Regina d'Italia*, nave-ospedale: 200.  
*Regina Elena*, cor.: 30, 178, 189, 231, 233, 247.  
*Regina Margherita*, cor.: 31, 178, 185, 188.  
 Renaud di Falicon E., CV: da 42 a 44.  
 Reno, fiume: 23, 124, 126, 246.

- Retymo: 95, 99, 100.  
*Re Umberto*, cor.: 98, da 178 a 180.  
 Revellata, punta: 239.  
*Revenge*, cor. ingl.: 98.  
 REVENTLOW: 15, 284.  
 Reversaux, amb. franc. a Vienna: 125.  
 Riboty A.: 42.  
 RICCARDI G.: 148, 280, 284.  
 "Riforma sociale": 153, 277.  
 Rio Antognana: 20.  
 Rio de Janeiro: da 71 a 80, da 82 a 87.  
 Rio Grande do Sul: 73, 85.  
 "Rivista di studi politici internazionali": 10, 100, 122, 123, 283, 284, 286.  
 "Rivista marittima": 6, 15, 31, 38, 41, 57, 252, 277, 278, 280, 281.  
 Robilant, C.F. di, amb. a Vienna: 3, 4.  
 Rocca Rey C., amm.: 187, 194, 196, 228.  
 Rodd D., amb. ingl. a Roma: 234, 251.  
 Rodi: 185, 188, 190, 210, 225, 231.  
*Rodney*, cor. ingl.: 98.  
 ROGARA R.: 244, 284.  
 Rolfo G., sotto capo nocchiere: 65.  
 Roma: 1, da 3 a 9, 11, 12, 15, da 17 a 19, da 22 a 26, da 41 a 43, 45, 48, 52, 76, 78, 85, 87, 88, 104, 107, 109, 113, 117, 123, 124, 126, 129, da 134 a 137, 152, 161, 174, 179, 185, 190, 193, 196, da 203 a 205, da 212 a 215, 226, 227, da 230 a 232, 234, 238, 241, 243, da 247 a 249, 251, 284.  
*Roma*, cor.: 30, 178, 189.  
 Romagna: 159.  
 Romania: 5, 173, 252.  
 Romano G., TV: 69.  
 ROMEO R.: 29, 284.  
 RONCAGLI G.: 34, 284.  
 ROPE C.: 42, 284.  
 Rosario: 43, 74.  
 Rosebery, lord: 9, 48.  
 Roselli A., cann.: 116.  
 ROSSETTI C.: 58, 63, 284.  
 ROSSI C.: 42, 284.  
 Rossi V., sotto capo, MO: 115.  
*Rossia*, incr. russo: 114.



Rosso, mare: 53, da 55 a 58, da 66 a 71, 129, 150, 178, 197, 200, 216.  
 ROUX L.: 38, 284.  
 Rubattino, soc.: 36.  
 Rudini, A. di, min. est.: 7, 8, 10, 47, 49, 97, 122.  
 Rügen, isola: 131.  
*Ruggero di Lauria*, cor.: 95, 98.  
 Ruggieri, cap.: 94.  
 Rumboldt: 124.  
 Russia: 5, 6, 9, 13, 44, 92, 93, da 95 a 97, 103, 106, 108, 113, 118, 122, da 124 a 126, 128, 131, 162, 172, 173, 192, 203, 206, 211, 212, 218, da 222 a 224, 235, 236, 242, 243, 259.  
 Rusten Pascià, gen. turco: 196.

## S

Sabbioncello: 258.  
*Sagittario*, torp.: 53, 188.  
 Saïgon: 18.  
 Saint-Bon S. di, amm., min. mar.: 6, da 28 a 30.  
*Saint-Bon*, cor.: 178, 185, 188, 189, 200, 283, 284.  
 Saint Pair, CF poi CV, add. nav. franc. a Roma: da 134 a 136, 138, 141, 168, 169.  
 Saint Seine J. add. nav. franc. a Londra: 170, 175, 211, 213, 215, 216, 221, 225, 227, 246.  
 Salandra A., pres. cons.: 251, 255, 259, 261, 284.  
 Saldanha de Gama G., amm. bras.: 73.  
 Saletta T., col. poi gen.: 46, 54, da 161 a 165.  
 Salisbury, lord R.: 5, 6, 50, 51, da 108 a 110, 123, 124.  
 Salonicco: 36, 93, 102, 122, 132, 206, 236, 242, 257.  
 Salvago Raggi G., min. a Pechino: da 111 a 113, 116.  
 SALVATORELLI L.: 3, 4, 48, 125, 284.  
 SALVEMINI G.: 243, 244, 252, 284.  
 Samo, isola: 185, 188.  
 Samotraccia, isola: 222, 223.  
 Sampierdarena: 29.  
 Sam-Sah: 107.  
 San Benedetto del Tronto: 160.  
 Sanderson: 50.  
 San Donato: 20.  
 Sandroni C., marinaio: 115.  
 Sanfelice C., STV: 65.  
*San Francisco*, incr. USA: 74.

Sangiaccato: v. Novi Pazar.  
*San Giorgio*, incr.: 148, 178, 215.  
 San Joan: 78.  
*Sankt Georg*, nave austr.: 253.  
*San Marco*, incr.: 148, 178, 182, 189, 233.  
 San Mun: 97, 105, da 107 a 112.  
*Sannio*, pir.: 188, 189.  
 San Paolo: 72, 76, 82.  
 Santa Caterina: 72.  
 Santa Cruz: 78.  
 Santa Fè: 74.  
 Santa Maria di Leuca: 121, 247.  
 Santasilia G., TV: 69.  
 Santiago di Cuba: 49.  
 Santi Quaranta: 256.  
 Santos: 72, 76, 82, 83, 85.  
 Santo Stefano: 160.  
 San Vito, capo: 240.  
 Sarajevo: 245, 246, 253.  
 Sardegna: 16, 18, 37, 156, 159, 171, 172, 217, 237, 239, 240, 285.  
*Sardegna* cor.: 98, da 178 a 181, 251.  
 Sardegna, divisione: 258.  
 Saronico, golfo: 97.  
 Saseno: da 254 a 257.  
*Satellit*, caccia austr.: 98.  
 Savoia: 245, 251.  
 Savona: da 19 a 21, 160, 239, 240.  
 Saxe: 232.  
 Sazonof S. D., min. est. russo: da 222 a 224.  
 Scapa Flow: 263.  
 Scarpanto, isola: 189.  
 Sceek Said, isola: 69.  
 Schelda, fiume: 129.  
 Schellendorf, von, gen. ted.: 128.  
 Schérer B., gen. franc.: 135.  
*Schiavi*: v. *Tratta*.  
*Schickau*, torp. austr.: 80.  
 Schleswig-Holstein: 101, 126.  
 Schlieffen A., gen. ted.: 46.  
 Schmoller, prof.: 15.  
 Schouvalov: 192.

- Sciara-Sciat: 182.  
*Scilla*, cann.: 55, 56.  
 Scio, isola: 186, 189.  
*Scorpione*, torp.: 185.  
 Scutari d'Albania: 201, 232.  
*Sebastiano Caboto*, cann.: 70.  
*Sebastiano Veniero*, cann.: 55, da 72 a 74.  
 Sebenico: 163, 248.  
 Sed-ul-Bahr, forte: 187, 196.  
 Seidensacher, amm. austr.: 253.  
 Selimo: 99.  
 Serbia: 125, 132, 199, 200, da 242 a 244, 249, 251, 254, 255, 257, 279.  
*Serpente*, torp.: 185.  
 SERRA E.: 10, 284.  
 Servizi marittimi, soc.: 156, 157.  
 Sestri: 21.  
*Seyad Derià*, cann. turca: 179.  
 Seycelles, isole: 66.  
 Seymour F., amm. ingl.: 10, 49, da 114 a 116.  
 Shang-Tung: 108, 112.  
 Shilinski, gen. russo: 224.  
 Shimonoseki: 106.  
 Sicilia: 8, 17, 18, 24, 26, 138, 153, 154, 156, 159, 171, 203, 207, 237, 238, 240, 247.  
*Sicilia*, cor.: 98, 103, da 178 a 180.  
 Siciliana, soc.: 37.  
 Siculo-americana, soc.: 37.  
 Sidi Abdallah: 134.  
 SILVA P.: 26, 284, 285.  
 Simi, isola: 189.  
 Singapore: 36, 117.  
*Singapore*, pir.: 117.  
 Sing-Han-Fu: 116.  
 Siracusa: 209.  
 Sirianni G., TV: da 113 a 116, 195.  
*Sirio*, torp.: 53, 148, 185, 188.  
*Sirius*, incr. ingl.: 73.  
*Sissoi-Veliki* cor. russa.: 98.  
 Sitia: 99, 100.  
 Skagerrak: 129.  
 Skiro, isola: 222.

- Slade E. J. W., com. ingl.: 127.  
 Slavonia: 130.  
 Smirne: 36, 98, 103, 183, 185, 225.  
 Smuraglia A., med. mar.: 65.  
 Sofia, arciduchessa d'Austria: 253.  
 SOKOL H.: 242, 250, 263, 285.  
 Soliman, wali: 64.  
 Soltyk, add. nav. austr. a Roma: 9.  
 Somalia: 24, 53, 54, da 57 a 69, 279, 283, 285.  
 Somaliland: 61, 67, 69.  
 Sonnino S., min. est., pres. cons.: 156, 257, 259, 261.  
 Sorrentino G., CF: 63, 64, 66.  
 Spagna: 5, 38, 49, 73, 87, 126, 132, 162, 205, 207, 210, 281.  
 Spagna C., TV: 69.  
 Spalato: 163, 167.  
 Spartivento, capo: 240.  
*Sparviero*, espl.: 98.  
*Spica*, torp.: 188, da 194 a 197.  
 Spinalonga: 100.  
 Spitz: 249, 250.  
 Sporadi, isole: 188, 190.  
 Spotorno: 20.  
 Spring-Rice C., amb. ingl. a Pietroburgo: 126, 127.  
 Squarzini, TV: 77.  
*Staffetta*, avv.: da 60 a 66, 69, 70, 178, 278.  
 Stampalia, isola: 186, 188, 193, 194.  
*Star*, torp. austr.: 98.  
 Stati Uniti: 44, 49, 74, 87, 89, 126, 131, 140, 162.  
 Steimrich, giurista: 94.  
 STEINBERG J.: 14, 15, 285.  
 Sternek, amm. austr.: 3.  
*Stettin*, incr. ted.: 226.  
 STIEVE F.: 224, 285.  
 "Storia contemporanea": 6, 29, 283, 284.  
 "Storia e politica": 13, 77, 280, 283.  
 Stosch, A. von, gen. ted.: 13, 14, 281.  
*Strasburg*, incr. ted.: 226.  
 Strati, isola: 195.  
*Stromboli*, incr.: 80, 81, 95, 98, 111, 117.  
 "Studi storici": 29, 281.

Suakin: 58.  
 Subachi: 100.  
*Suchet*, incr. franc.: 98.  
 Suda: 93, 94, 96, 99, 100, 102.  
 Suez: 9, 37, 93, 191, 192, 216.  
 Sultania, forte: 180, 181.  
 SUPINO C.: 38, 285.  
 Svezia: 132.  
 Svizzera: 132, 199.  
 Swayne, col. ingl.: 67.  
 Sylt, isola: 131.  
*Szigetwer*, nave austr.: 252, 253.  
 Szögyény, amb. austr. a Berlino: 10, 13, 16.

## T

Ta-Fu, isola: 107.  
 Tagiura: 57.  
 Tagliamento, fiume: 248, 251.  
 Ta-Ku: da 113 a 117, 119.  
 Talmone M., TV: 64.  
*Tamanderé*, incr. bras.: 80.  
 Tanca G. B., TV: 115, 116.  
*Tarabulus*, yacht turco: 70.  
 Taranto: 9, 48, 93, 136, 151, 164, 168, 169, 172, 183, 184, 215, 221, 238, 241, 247, 254, 261.  
*Taurus*, yacht austr.: 201.  
 Taulud: 56.  
 Tenedo, isola: 186, 222, 223.  
 Teresa Cristina di Borbone Due Sicilie, imperatrice del Brasile: 75.  
 Terni, soc.: 29, 43.  
 Terracina: 43.  
 Tessaglia: 102.  
*Tevere*, nave cisterna: 55.  
 Thaon di Revel P., amm.: 146, 147, 150, 180, da 184 a 186, 195, 228, 233, da 248 a 250, 255, da 258 a 261, 283.  
 "The Times": 94.  
 THOMAZI A.: 250, 262, 285.  
 Tien Tsin: 105, 111, da 113 a 115, 118, 119.  
*Tiger*, torp. austr.: 98.  
 Tirana: 256.  
 Tirolo: 137.

- Tirpitz, A. von, amm. ted.: 15, 47, 203.  
 Tirreno, mare: 1, 45, 122, 124, 134, 150, 151, 156, 228, 238.  
 Tittoni T.: 125, 137, 285.  
 Tobruk: v. Marsa.  
 Tokio: 106.  
 Tolone: 18, 19, 48, 49, 212, 221, 240.  
 TOMMASINI F.: 125, 285.  
 Tong-Ku: 119.  
 Torino: da 42 a 44, 161.  
 TORRE A.: 192, 285.  
 Torre Annunziata: 160.  
 Toscana: 1, 6, 154, 159.  
*Toscana*, pir.: 188.  
 TOSCANO M.: 249, 259, 261, 263, 285.  
 TOSTI A.: 117, 261, 285.  
*Trafalgar*, cor. ingl.: 98.  
 Transatlantica, soc.: 37.  
 Transoceanica, soc.: 37.  
 Transvaal: 25.  
 Trapani: 43, 160, 239, 240.  
*Tratta degli schiavi*: 57, 69.  
*Treville*, corv. franc.: 98.  
 Treviso: 169.  
 Trianda: 188.  
 Trento, Trentino: 4, 130, 242, 248, 252, 257.  
 Trieste: 4, 24, 36, 43, 123, 124, 130, 136, 138, 167, 201, 248, 251, 252, 258, 263, 277.  
 Trifari E., amm.: 252.  
*Trinacria*, nave aus.: 80, 98.  
*Triplice Alleanza*: da 1 a 4, da 6 a 9, 12, 13, 15, 24, 30, 42, 45, 46, 50, 52, 93, 95, 100, 104, 121, 123, 124, 127, 132, 137, 138, 141, 170, 173, 183, 201, da 203 a 208, 210, 212, 213, da 215 a 217, 220, 221, 226, 227, da 229 a 232, da 235 a 238, da 241 a 244, 246, 248, 255, 259, 264, 265, 280, da 282 a 286.  
 Tripoli, Tripolitiana: 4, 5, 8, 11, da 24 a 26, 36, 50, 100, 122, 123, 129, 175, da 178 a 184, 191, 192, 198, 199, 203, 205, 213, 235, 278, 283, 286.  
 Troubridge E.C.T., amm. ingl.: 210, 216.  
*Troude*, incr. franc.: 98.  
 Trubetzkoy, princ.: 224.  
 Tschirschy, amb. ted. a Vienna: 244.

Tsing, dinastia: 106.

Tsung-Li-Yamen: v. Yamen.

Tsushima: 143.

Tunisi, Tunisia: 4, 16, 23, 24, 26, 27, 36, 50, 123, 134, 203, 211, 225, 228, 238, 240.

*Turbine*, caccia: 186.

Turchia: 24, 25, 51, 56, 67, 69, da 91 a 104, 125, 128, 137, 149, 162, da 177 a 200, da 203 a 207, da 210 a 212, da 222 a 224, 236, 242, 254, 256, 277.

Turi C., amm.: 56.

## U

Uadalàn, tribù somala: 66.

Uarsceik: 60, da 62 a 64.

Udine: 248.

Uebi Scebeli, fiume: 65.

Ukami: 59.

Umberto I: 62, 76, 77, 123.

*Umbria*, incr.: 87, 88, 105, 106.

Ungheria: da 129 a 131.

*Urania*, incr.: 69, 98.

Uruguay: 71, 72, 74, 79, 88.

Uruguru: 59.

Usagora: 58.

Useguha: 59.

## V

Vada: 20, 136, 240.

Valletta: 208.

VALLI M.: da 111 a 114, 117, 119, 285.

Valona: 164, 200, 201, 232, 241, 242, 244, 248, 249, 252, da 254 a 257.

*Valparaíso*, pir.: 188.

Valtellina: 134.

Varazze: 21.

*Varese*, cann.: 55.

*Varese*, incr.: 89, da 178 a 180, 185, 200, 201.

Varigotti: 20.

Vassos, col. greco: 96, 103.

*Vautour*, caccia franc.: 98.

VECCHJ A.V.: 12, 41, 42, 285.



- Vedetta*, avv.: 53, 105.  
 Veloce, soc.: 37, 38, 157.  
 Veneto: 159, 169.  
 Venezia: 29, 40, 43, 44, 124, 131, 132, 134, 136, 148, 151, 156, 160, 164, 165, 167, 169, 248, 249, 254, 258, 261.  
 Veneziana, soc.: 37, 156.  
 Venezuela: 87.  
*Veniero*: v. *Sebastiano Veniero*.  
 Venizelos E., pres. cons. greco: 236, 255.  
 Ventimiglia: da 18 a 20, 239, 240.  
*Verbano*, pir.: 70.  
*Verona*, pir.: 182, 188.  
*Vespucci*: v. *Amerigo Vespucci*.  
*Vestnik*, caccia russo: 98.  
*Vesuvio*, incr.: 66, 69, 98, 117, 118.  
*Vettor Pisani*, corv.: 53, 57, 105.  
*Vettor Pisani*, incr.: 31, 66, 68, 87, 105, 117, 118, 178, 186, da 193 a 195, 252, 253.  
 Viale L., CF poi amm., min. mar.: 88, da 184 a 189, 193, 194, 259.  
 Vianello N., sotto capo tim.: 65.  
 Vickers, soc.: 140.  
 Victoria Line (Malta): 208, 209.  
 Vienna: 3, 4, 7, 8, 11, 23, 24, 46, 51, 92, 95, 101, 121, 122, 124, 125, 127, 129, 132, 137, 138, 168, 174, 183, 190, 204, 212, 227, 229, 230, da 241 a 244, 247, 253, 255, 259.  
 Villagagnon: 78.  
 Villa San Giovanni: 160.  
 Visconti Venosta E., min. est.: 50, 76, 92, 94, 100, 110, da 122 a 124, 286.  
 VITI G.: 55, 56, 63, 280, 286.  
 Vittoria, regina d'Inghilterra: 5.  
*Vittoria*, incr. aus.: 80.  
 Vittorio Emanuele II: 97.  
*Vittorio Emanuele*, corv.: 30, 140, 147, 178, 184, 189.  
 Viviani S.: 141.  
 VOCINO M.: 38, 286.  
 Volos: 101, 102.  
 VOLPE G.: 3, 5, 6, 48, 286.  
 Volpe R., CF poi CV add. nav. a Berlino e Vienna: 3, 8, 47, 60.  
*Volta*, pir.: 62, 64, 65, 67, 69.  
 Voltri: 21.  
*Volturno*, cann.: 57, 62, 65, da 67 a 70, 105, 178.

## W

- Wadi Nogal: 62.  
 Walcheren, isola: 128.  
 Waldersee, A. von, feldmaresc. ted.: 117.  
*Washington*, pir.: 54.  
 WEBSTER R. A.: 145, 286.  
 Wedel, K. von, amb. ted. a Roma: 110.  
 Wei-Hai-Wei: 106, 207.  
 Whitehead: 126.  
 Wied, Guglielmo di, re d'Albania: 201, da 252 a 256.  
 Wilson J., gen. ingl.: 173.  
 Wratislaw, giurista: 94.

## Y

- Yagow, amb. ted. a Roma: 232.  
 Yalu: 143.  
 Yamen, gabinetto cinese: 108, 109, da 111 a 115.  
 Yang-Tse, fiume: 107.  
 Yen, amm. cinese: 111.  
 Yunnan: 106.

## Z

- Zanardelli G., pres. cons.: 47, 125, 144.  
 Zanzibar: 25, da 57 a 61, da 63 a 66.  
*Zaporajetz*, incr. russo: 98.  
 Zavagli C., STV: 62.  
*Zebra*, sambuco: 68.  
 Zeila: 57.  
*Zenta*, incr. austr.: 250.  
 ZINGARELLI I.: 198, 286.  
 Zoagli: 21.  
 ZOLI A.: 231, da 249 a 251, 255, 256, 258, 277, 286.  
 Zolla F., cann.: 116.  
*Zrinji*, corv. austr.: 73, 74.  
 Zuara: 184.  
 ZUCCONI G.: 123, 286.

## INDICE GENERALE



## INDICE GENERALE

<i>Premessa</i> . . . . .	Pag. III
<i>Capitolo I — PROBLEMI DI UN'ALLEANZA</i> . . . . .	
1. Nella Triplice, contro la Francia . . . . .	» 1
2. Da Erode a Pilato . . . . .	» 6
3. Le ragioni degli altri . . . . .	» 11
4. ... e quelle degli Italiani . . . . .	» 13
5. Strategia d'attacco della marina francese . . . . .	» 16
6. Le ferrovie liguri nel mirino . . . . .	» 19
<i>Capitolo II — UNA POLITICA NAVALE ARTICOLATA</i> . . . . .	
7. Il dramma di esistere . . . . .	» 23
8. La politica della flotta . . . . .	» 27
9. La marina mercantile . . . . .	» 32
10. La propaganda marinara . . . . .	» 40
11. Uomini della Marina nella politica estera . . . . .	» 45
<i>Capitolo III — LA MARINA IN AFRICA ORIENTALE</i> . . . . .	
12. La divisione navale del Mar Rosso . . . . .	» 53
13. Ricostituzione della Divisione nel 1895 . . . . .	» 56
14. La Marina e la penetrazione italiana in Somalia . . . . .	» 57
15. Attività in Mar Rosso ed in Oceano Indiano nel primo decennio del sec. XX . . . . .	» 66
16. Dalla guerra italo-turca alla prima guerra mondiale . . . . .	» 69
<i>Capitolo IV — LE STAZIONI NAVALI NELL'ATLANTICO MERIDIONALE</i> . . . . .	
17. Navi italiane nell'estuario del Rio della Plata . . . . .	» 71
18. Brasile: dalla crisi del 1893 a quella del 1895 . . . . .	» 72
19. Costituzione della "Squadra dell'Atlantico". Lo studio dell'amm. Accinni . . . . .	» 77
20. Gravi rischi connessi ad una spedizione. Conclusione della vertenza . . . . .	» 84
21. Termina con la guerra italo-turca una lunga presenza navale . . . . .	» 87
<i>Capitolo V — LA MARINA ITALIANA NELLA CRISI DI CRETA (1896-1898)</i> . . . . .	
22. La crisi di Creta del 1896 . . . . .	» 91
23. Nuovi disordini e nuovo intervento delle Potenze . . . . .	» 94

24. Il Consiglio degli Ammiragli: l'italiano Canevaro presidente . . . . .	Pag.	97
25. Soluzione della questione . . . . .	»	102
<i>Capitolo VI — LA MARINA IN ESTREMO ORIENTE . . . . .</i>	Pag.	105
26. Le relazioni con la Cina e il Giappone . . . . .	»	105
27. L'episodio di San Mun . . . . .	»	108
28. La guerra dei Boxers . . . . .	»	111
29. La concessione di Tien-Tsin . . . . .	»	117
<i>Capitolo VII — IL XX SECOLO: SVOLTE POLITICHE E PROBLEMI NAVALI . . . . .</i>	Pag.	121
30. La prima convenzione navale della Triplice . . . . .	»	121
31. Un'alleanza meno compatta . . . . .	»	123
32. Uno studio inglese del settembre 1906: "Guerra con la Germania" . . . . .	»	127
33. Preoccupazioni ad est . . . . .	»	132
34. L'Adriatico in primo piano . . . . .	»	135
35. Contraddizioni ed ambizioni . . . . .	»	138
<i>Capitolo VIII — LA NUOVA MARINA . . . . .</i>	Pag.	143
36. L'inchiesta Franchetti . . . . .	»	143
37. Le costruzioni navali militari . . . . .	»	145
38. Riorganizzazione e riforme . . . . .	»	150
39. L'evoluzione della marina mercantile . . . . .	»	152
40. Cantieri e porti . . . . .	»	158
<i>Capitolo IX — ANALISI E PROSPETTIVE NAVALI . . . . .</i>	Pag.	161
41. "Il problema marittimo italiano" . . . . .	»	161
42. Studi e piani contro l'Austria . . . . .	»	166
43. Un memorandum dell'Ammiragliato britannico . . . . .	»	170
44. Cooperazione marittima anglo-francese in Mediterraneo . . . . .	»	174
<i>Capitolo X — DALLA GUERRA DI LIBIA AI CONFLITTI BALCANICI . . . . .</i>	Pag.	177
45. Operazioni della marina durante l'occupazione della Libia . . . . .	»	177
46. Bombardamento delle fortificazioni dei Dardanelli . . . . .	»	184
47. Occupazione del Dodecaneso . . . . .	»	187
48. Ricognizione dei Dardanelli . . . . .	»	193
49. La flotta e le guerre balcaniche . . . . .	»	199
<i>Capitolo XI — DA UNA CONVENZIONE ALL'ALTRA . . . . .</i>	Pag.	203
50. Il discorso di Churchill del 18 marzo 1912 . . . . .	»	203
51. Malta in pericolo? Revisione delle scelte dell'Ammiragliato . . . . .	»	207

52. La convenzione navale franco-russa . . . . .	Pag. 211
53. La convenzione navale anglo-francese e le sue implicazioni operative . . . . .	» 213
54. I rapporti marittimi anglo-russi e il Mediterraneo . . . . .	» 222
55. Seconda convenzione navale della Triplice . . . . .	» 225
<i>Capitolo XII — VERSO LA GUERRA</i> . . . . .	Pag. 231
56. 1914: bilanci e rischi . . . . .	» 231
57. O cambiare la Marina, o cambiare la politica . . . . .	» 239
58. Guerra europea e neutralità italiana: piani navali per l'Adriatico . . . . .	» 244
59. Il chiavistello sul canale d'Otranto . . . . .	» 252
60. La convenzione navale italo-anglo-francese del 1915 . . . . .	» 257
<i>Sigle e abbreviazioni:</i>	
Sigle archivi . . . . .	Pag. 267
Abbreviazioni . . . . .	» 270
<i>Bibliografia</i> . . . . .	Pag. 275
<i>Indice analitico</i> . . . . .	Pag. 287
<i>Indice generale</i> . . . . .	Pag. 329